Vie au Grand Air

20e ANNÉE
NUMÉRO 837
JUIN 1918

CE NUMÉRO
TRIMESTRIEL
1 FR. 25

(Composition de F. Antoine)

LIRE DANS CE NUMÉRO

Des articles de Geo André, Georges Carpentier, Jean Daçay, Dr Deschamps, Lieutenant Marchal, Jacques Mortane, Rose Nicole, Professeur Rodolphe, **LETTRES DU Cne VON RICHTHOFEN.**

CENT CINQUANTE ILLUSTRATIONS

Éditions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BESSONNEAU

a créé : les hangars d'Aviation
les hangars Hôpitaux
les tentes Ambulances
les baraquements sanitaires.

Ces "Bessonneau" ont fait leurs preuves depuis de nombreuses années, au cours de plusieurs campagnes, sur tous les fronts et sous tous les climats.

Actuellement, on copie les "Bessonneau" mais BESSONNEAU *seul imperméabilise bien ses toiles et construit lui-même de toutes pièces : Tentes, Hangars et Baraquements.*

On n'est donc réellement garanti qu'avec la marque:

BESSONNEAU

Médication Alcaline Pratique

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

à base de *Sels Vichy-État*

2 ou 3 dans un verre d'eau potable donnent instantanément une

EAU ALCALINE GAZEUSE

LE FLACON ***très digestive***
de 100 — Toutes Pharmacies.

ARTICLES POUR TOUS SPORTS

ROYAL SPORT

FABRICANTS SPÉCIALISTES

8, RUE MONTYON — IX^e Arr^t — PARIS

MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

Laxatif - Dépuratif

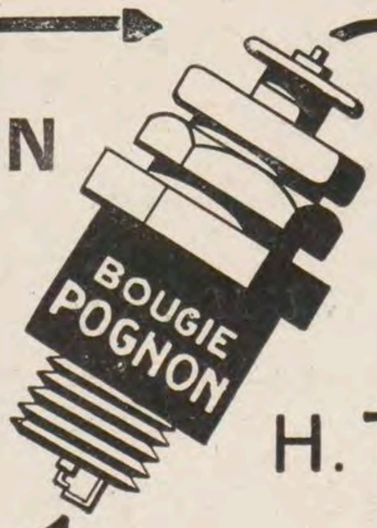
GRAINS DE VALS

un seul grain
au repas du soir
donne un résultat le lendemain matin
Chasse la bile et Purifie le sang

64, Boul^d Port-Royal, PARIS et toutes Phies.

PRODUCTION
UN MILLION
DE
BOUGIES
PAR
AN

USINES A
ESSONNES
(SEINE-ET-OISE)



POGNON

LA BOUGIE IDEALE

H. TRENTELIVRES ET C^IE
FABRICANTS
35 RUE BRUNEL - PARIS

Editions Pierre Lafitte.
90, Avenue des Champs-Elysées.

DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

⚜

LOUIS BARTHOU :: :: :: ::
LETTRES A UN JEUNE FRANÇAIS

⚜

MAURICE LEBLANC :: :: ::
LE TRIANGLE D'OR

⚜

GASTON LEROUX :: :: ::
L'HOMME QUI REVIENT DE LOIN

⚜

EMILE MOREAU :: :: :: ::
LE FILS DE MADAME SANS-GÊNE

⚜

ANDRÉ CORTHIS :: :: :: ::
PETITES VIES DANS LA TOURMENTE

⚜

MICHEL GEORGES-MICHEL ::
L'ASSASSINAT DU PRÉSIDENT ROOSEVELT

EN VENTE PARTOUT
chaque volume : 3 fr. 50

DUBONNET

VIN TONIQUE

bon appétit!

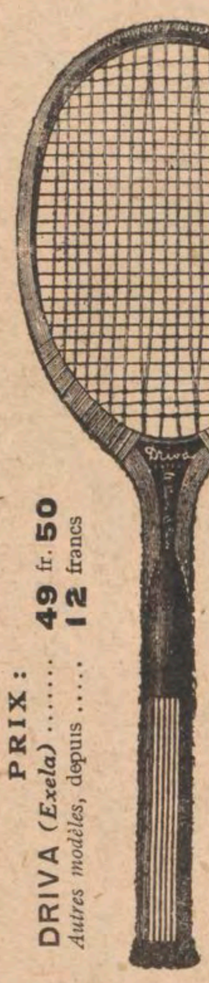
RESSORTS

POUR TOUTES INDUSTRIES, TOUTES CONSTRUCTIONS

GUILLOTTE
2, Cours des Chartreux, LYON

Agences à St-Étienne, Turin, Barcelone, etc.

Cliché Berthilhier, Lyon



PRIX :
DRIVA (*Exela*) ..... 49 fr. 50
Autres modèles, depuis ..... 12 francs

LA "DRIVA" (EXELA)

NOUVELLE RAQUETTE DE TENNIS

Notre dernière production. Scientifiquement fabriquée. Renfort spécial aux épaules. — La perfection même en matières premières et travail.

ÉQUILIBRE PARFAIT :: RENDEMENT IDÉAL :: GARANTIE

Balles "WILLIAMS"

Adoptées pour les Championnats du Monde *(3 années consécutives).*
Et pour les Championnats de France *(7 années consécutives).*

Prix : **33** francs la douzaine. — Autres balles, depuis..... **24** francs.

COSTUMES et tous accessoires pour TENNIS et autres SPORTS

ÉQUIPEMENTS MILITAIRES

PARDESSUS CAOUTCHOUTÉS — VÊTEMENTS IMPERMÉABLES

LEGGINGS (Molletières) en cuir jaune extra. — **Jeux de tranchées,** etc.

Conditions spéciales aux Militaires

WILLIAMS & Cº

1 et 3, rue Caumartin, PARIS
39, rue Sainte-Catherine, BORDEAUX

Nouveau Catalogue illustré* (V) *franco.

Il n'y en a

qu'Un

au Monde :

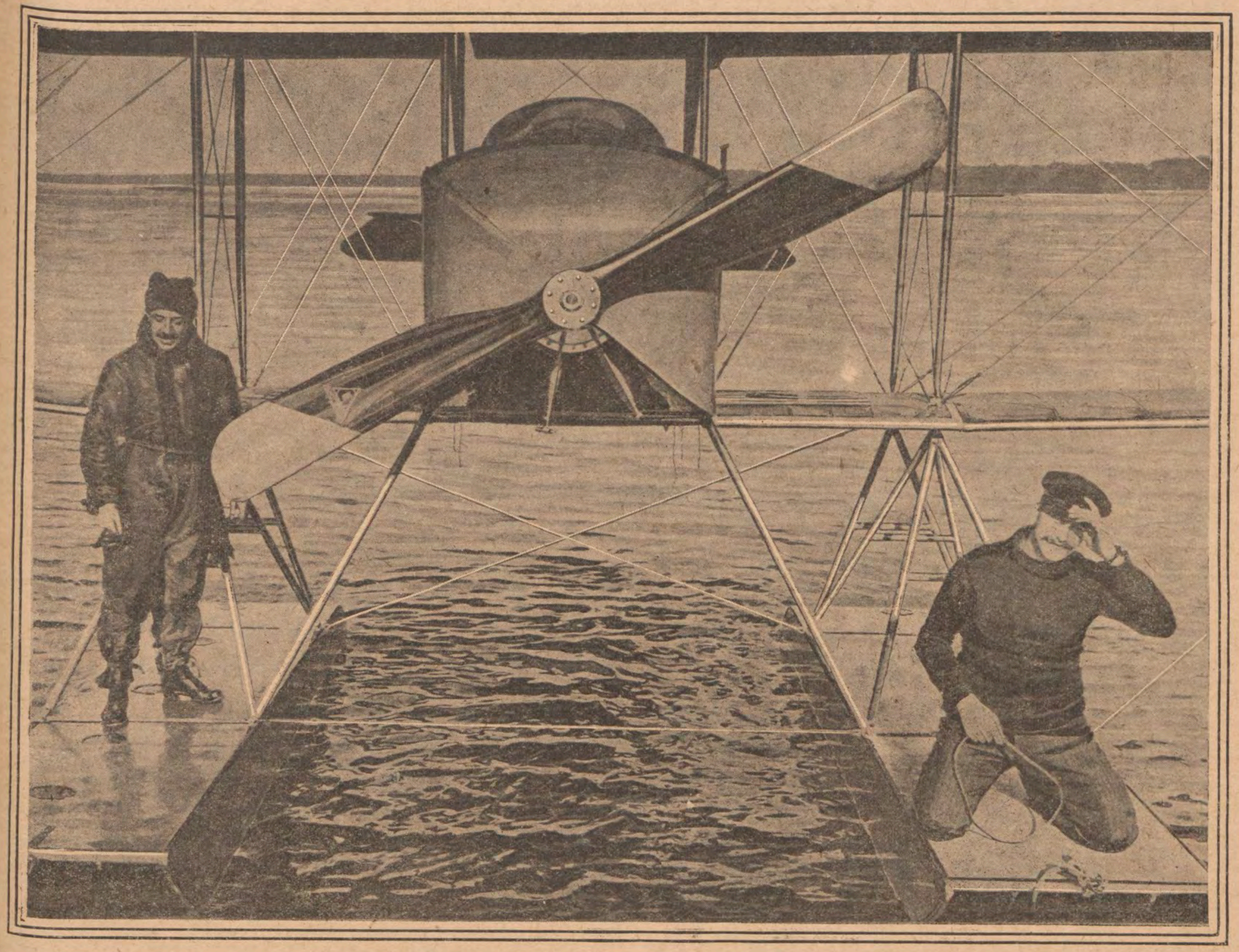
SKF

Vie au Grand Air

DIRECTEUR : PIERRE LAFITTE

CE N° TRIMESTRIEL : 1 FR. 25
ÉTRANGER : 1 FRANC 50
ABONNEMENTS P^r 6 N^os TRIM^ls :
FRANCE, 7 f. 50 ; ÉTRANG. 10 f. 50

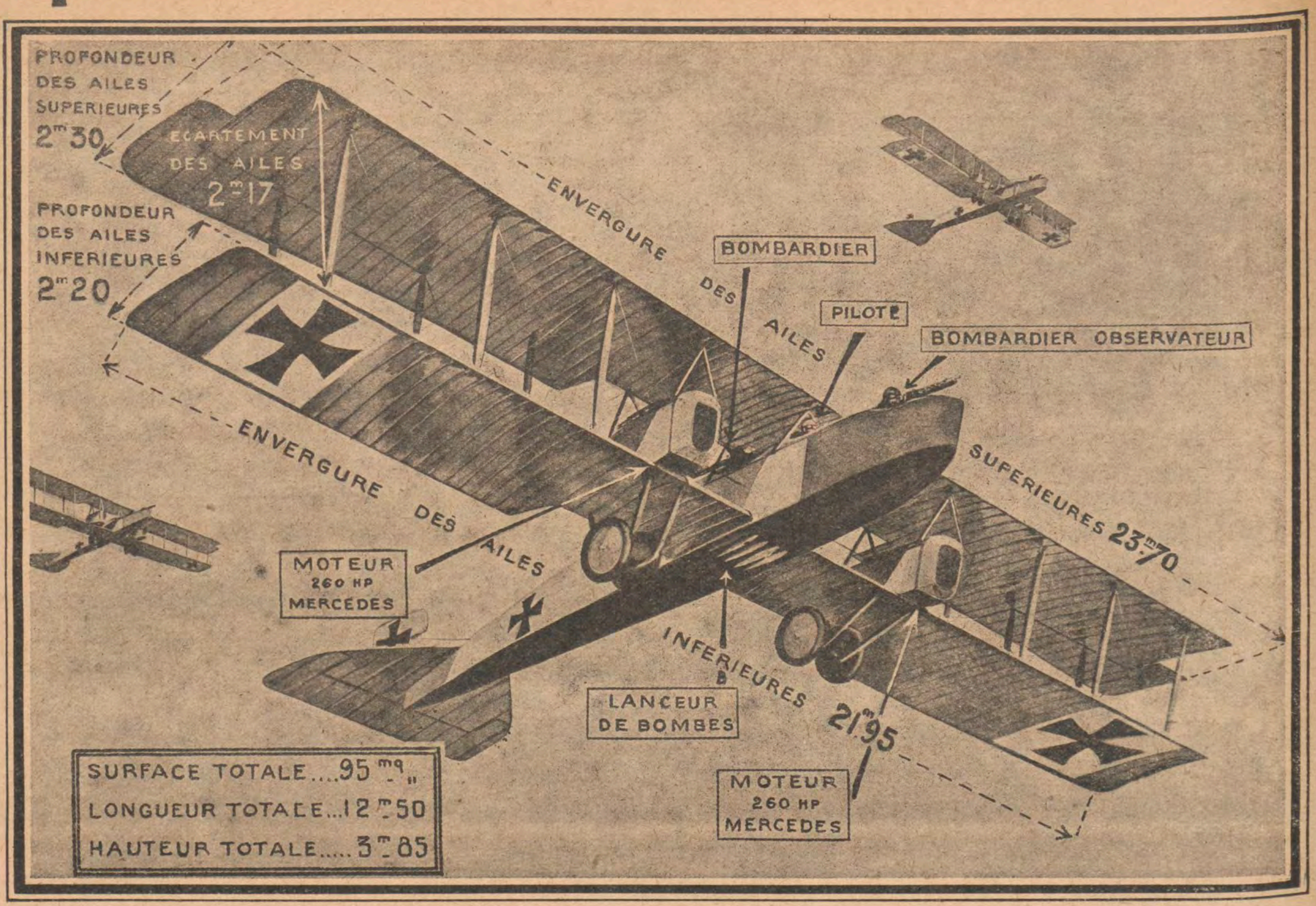
VINGTIÈME ANNÉE N° 837
-:- JUIN 1918 -:-
PUB^té : S^té N^le DE PUBLICITÉ
DIR^on : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES



LE LIEUTENANT MARCHAL (1)

LE HÉROS DU SEUL VOL DE LA GUERRE SUR BERLIN (1.380 KIL. DANS LA NUIT), ÉVADE D'ALLEMAGNE, FUT CHEF PILOTE A JOHANNISTHAL, JADIS.

(1) VOIR L'ARTICLE DE LIEUTENANT MARCHAL, P. 7, 8 ET 9 DU N°.



LES CARACTÉRISTIQUES D'UN GOTHA

Le Gotha est redoutable. Il en est de divers types. Pour le public, tout Boche nocturne est un Gotha. Mais ce n'est pas le seul bi-moteur employé par l'ennemi, on doit y ajouter le Friedrichshafen, dont l'usine a brûlé en avril dernier, l'A. E. G., le Rumpler.

LES GOTHAS ET LEURS ANTIDOTES

Par Jacques MORTANE

LES AVIONS ALLEMANDS QUI SONT VENUS SUR PARIS ONT ASSASSINÉ DES CIVILS. IL CONVIENT D'ESSAYER DE SE DÉFENDRE CONTRE EUX. QUELS MOYENS PEUVENT LE PERMETTRE? — CONSIDÉRATIONS SUR LES DIVERS APPAREILS DE BOMBARDEMENT EMPLOYÉS PAR L'ENNEMI.

Au début de la guerre, tout avion allemand était appelé un Taube; à partir de l'offensive de Verdun ce nom laissa place à celui de Fokker, aujourd'hui n'importe quel Boche lançant des bombes est un Gotha.

Or, ne nous y trompons pas, il n'y a pas que des Gothas parmi ceux qui viennent salir le ciel de notre capitale. Il faut ajouter dans la catégorie des aérobus, les Friedrichshafen, les A. E. G. et les Rumpler.

Le Gotha est de fabrication relativement ancienne. Les premiers ont commencé à partir en escadrille en octobre 1916. Mais ce n'était encore qu'un essai. On pouvait faire mieux. La chance aida l'ennemi : au début de 1917, un Handley-Page anglais envoyé d'Angleterre en France par un temps brumeux se perdit au-dessus de la Manche, obliqua trop vers le Nord et alla atterrir impeccablement dans les lignes ennemies. Il était tout neuf, sortait de l'usine, muni des plus récents perfectionnements et emportait à bord pour 270.000 francs de pièces de rechange de moteurs Rolls-Royce. L'équipage, se croyant sur notre territoire, n'avait pas eu le temps de mettre le feu à l'avion lorsque les fantassins boches vinrent le capturer. Ce fut un événement désastreux. Vite les ingénieurs se mirent à l'ouvrage sur ce gabarit qui leur était descendu du ciel et purent ainsi tout à l'aise modifier leurs Gothas et créer à l'allemande, c'est-à-dire plagier. De là est né le Gotha actuel ! Alors que le type de 1916 était lourd, peu maniable et d'une conduite fort délicate, le modèle de 1917 marqua un progrès réel. Le premier abattu dans nos lignes fut descendu par le glorieux Guynemer aux environs de Nancy.

Le Gotha ordinaire est muni de deux moteurs de 260 chevaux et peut emporter 1.235 kilos de poids utile. Il atteint 630 mètres en 2 m. 3 s., 1.530 en 7 minutes, 2.100 en 14 minutes, 3.500 en 21 minutes, 4.230 en 32 minutes, 5.400 en 52 m. 30 s. Il charge à bord 520 kilos de bombes.

Il y a plusieurs sortes de Gothas. Un autre modèle, également à deux moteurs de 260 chevaux, peut lancer 750 kilos de projectiles et faire des raids d'une durée de 5 heures. Sur les types récents, en plus d'un tunnel qui permet de tirer en arrière et par-dessous, une échancrure à l'arrière du fuselage facilite le tir de la mitrailleuse sous un plus grand angle. Ces Gothas emportent moins d'obus que les précédents. Généralement, ils ont une torpille de 100 kilos et 6 bombes de 50. Leur vitesse oscille entre 130 et 135 kilomètres à l'heure et ils peuvent monter aisément à 5.000 mètres. Leur poids en ordre de marche est de 4 tonnes !

Les Friedrichshafen qui, lors de l'incendie providentiel de leurs usines, ont prouvé leur grande faculté combustible, sont plus redoutables que les Gothas dont ils sont issus. En ordre de marche, ils pèsent à peu près autant : 3.900 kilos. La charge utile est de 1.235 kilos, dans laquelle il faut bien entendu compter l'essence, l'huile, l'eau, l'équipage, avant d'ajouter les bombes. Ils sont un peu plus rapides que les Gothas, fai-

sant environ dix kilomètres de plus à l'heure. Mais ils ont un rayon d'action moins important et ne peuvent entreprendre des voyages de plus de 3 h. 30. Ils sont construits de telle sorte que leur démontage et leur montage en cinq parties peuvent se faire très rapidement et facilement sans craindre le déréglage.

En outre, le confort est plus poussé que sur le Gotha. Celui des passagers qui se trouve à côté du pilote peut très bien, en cas de fatigue ou même de mort de celui-ci, le remplacer et continuer le voyage. Quelques dispositifs ingénieux pour la conduite suppriment l'effort nécessité par les manœuvres de semblables engins.

Ils peuvent lancer jusqu'à 700 kilos de bombes.

L'A. E. G. enfin est le produit de l'*Allgemein e Electrizitats Gesellschaft.* Il est aussi à deux moteurs Mercédès 260 chevaux, mais à hélices tractives et non plus propulsives. L'équipage peut comprendre quatre personnes. A bord on emporte moins de projectiles que sur les autres aérobus : 18 bombes de 10 kilos et 4 de 50 constituent la charge normale. Toutefois, certains, d'un type plus puissant, mais peu répandu, pourraient, pour les randonnées assez courtes, charger jusqu'à 750 kilos d'obus. Les A. E. G. ne pèsent que 3 tonnes.

Tels sont les avions de bombardement les plus puissants de la flotte aérienne allemande.

On doit y ajouter le bi-moteur Rumpler qui, peu connu, serait cependant remarquable, mais nous ne possédons pas assez de précisions sur lui pour insister. D'autres avions, mono-moteur, prennent part aussi aux raids à grande envergure. Ils sont surtout destinés à faire la foule. Ce sont les figurants de la tragédie. Parmi eux, citons les D. F. W., les L. V. G. et autres Rumpler.

S'il faut en croire les renseignements qu'habilement les Boches laissent filtrer par moments comme des indiscrétions, afin que les neutres et, par la suite les alliés y prêtent une plus grande attention, certains monstres aériens seraient en construction : des triplans géants, des quadrimoteurs, des appareils emportant de 800 à 1.000 kilos de bombes, d'autres lançant des torpilles de 1.000 kilos et même des engins à six moteurs. Pour peu qu'on les laisse dire, ils feront voler bientôt les usines de moteurs !

Ne nous frappons pas devant ces menaces et ces hypothèses. Songeons à ce que nous pouvons faire, nous. Nos dirigeants parlent moins, mais agissent plus. Ayons confiance et taisons-nous.

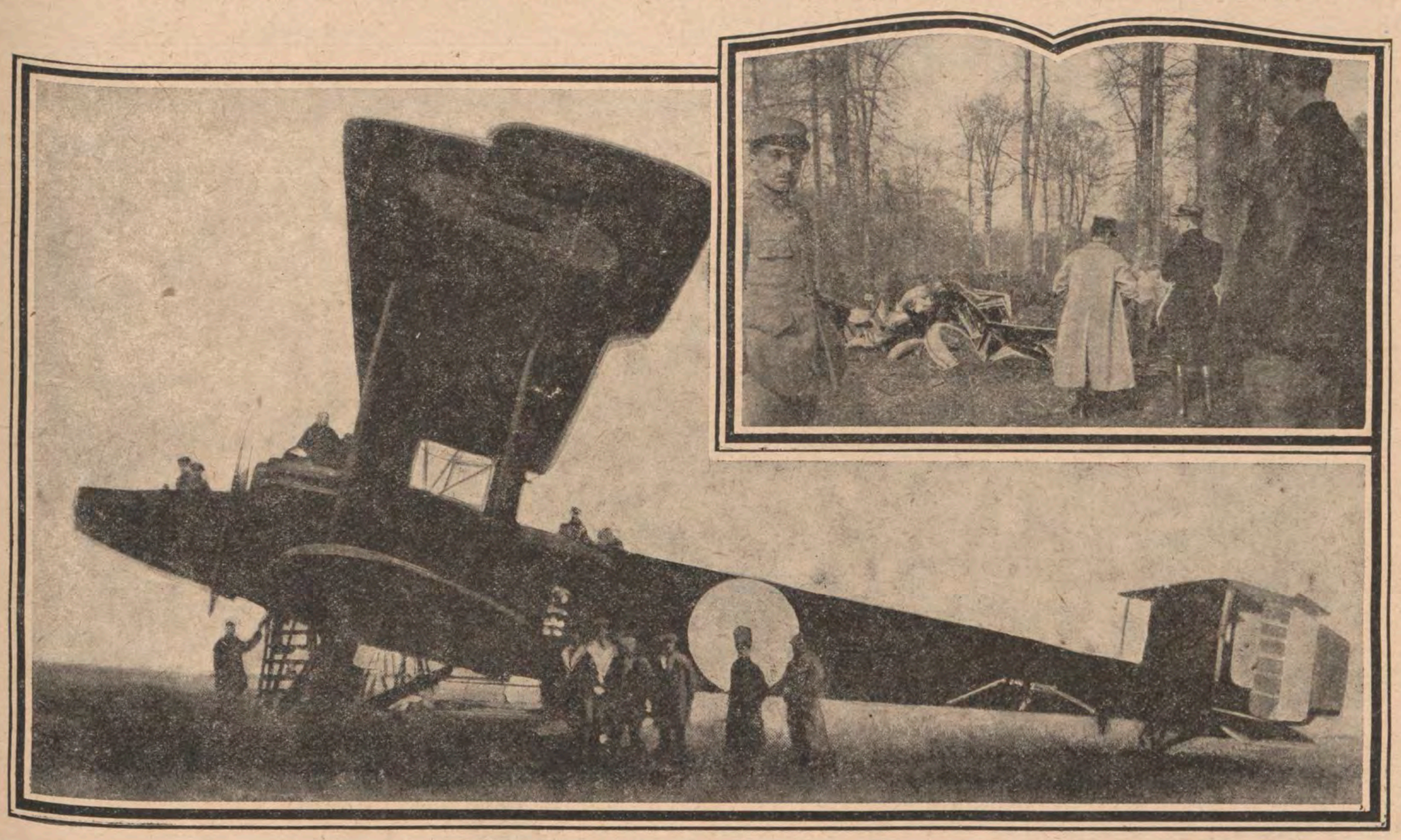
Maintenant que nous avons présenté les personnages, nous pouvons passer au rideau. La toile se lève, le titre de la pièce est : « Un raid sur la forteresse Paris *(sic).* »

Les assassins de l'espace partent généralement de plusieurs aérodromes et empruntent des chemins différents. La méthode de l'éparpillement des forces est la plus prudente, la plus sage, pour les randonnées nocturnes. De cette façon on risque moins d'être aperçu.

C'est le Grand Quartier Général qui a choisi l'objectif. Le commandant d'escadre prend la direction de l'expédition. L'itinéraire a été soigneusement étudié au moyen des cartes et même de photographies. Mais le gros du groupe n'a guère besoin de se préoccuper du chemin, car en tête marche l'avion amiral dans lequel prennent place la plupart du temps deux officiers d'élite envoyés par le commandement suprême. Et puis Paris n'est pas très difficile à reconnaître, il faut l'avouer. Le chemin du retour est aisé à repérer grâce à des feux rouges disséminés sur tous les points où une erreur pourrait être commise.

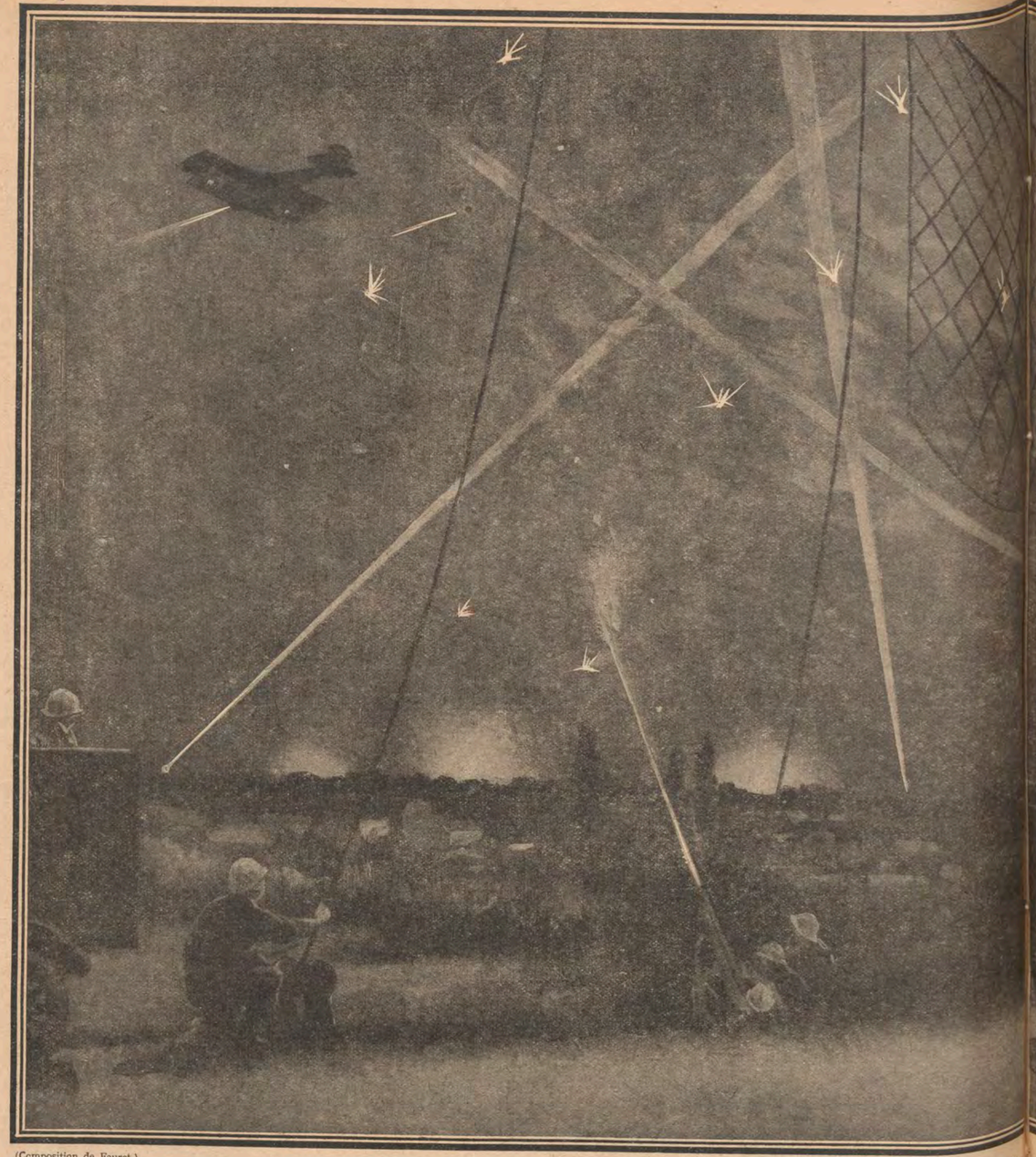
Lorsqu'il s'agit d'attaquer à plusieurs reprises la même ville, l'astuce consis e à modifier la tactique de façon à mettre les moyens de défense à la devine. Le procédé classique, cependant, semble être celui-ci : en tête, l'avion amiral muni de bombes incendiaires qui, jetées si possible à un bon endroit, allument un sinistre servant de point de repère aux appareils suivants. Cet avion, monté par des hommes de confiance, a mission, s'il a un doute sur son itinéraire, de faire des signaux qui font tirer aussitôt les canons à profusion. Les obus servent alors à la grande rigueur à jouer dans l'air le rôle des cailloux du petit Poucet. Tentative dangereuse certes, mais parfois obligatoire pour la réussite hypothétique de l'expédition.

Les premiers comparses suivent l'avion ou les avions de tête à distance respectable. Ils volent par 2, 3 ou 4. Tous les groupes se suivent à 10 ou 15 minutes les uns des autres. La raison morale n'échappe pas : à chaque passage, à chaque jet de bombes, les victimes s'imaginent que l'attaque est terminée. Elles se préparent à quitter les caves, lorsque soudain nouvel arrivage ! Le Boche espère ainsi énerver la population davantage. La première fois peut-être, mais maintenant les Parisiens — ceux qui sont restés — en ont pris leur parti. D'autre part, il est plus facile à une petite troupe de passer à travers les barrages des canons, elle se dissimule mieux et évite ainsi plus facile-



UN HANDLEY-PAGE PRISONNIER DE L'ENNEMI

En janvier 1917, un aérobus anglais du dernier modèle atterrit, dans la brume, en territoire ennemi. Il était intact. Grâce à lui, les Allemands modifièrent et perfectionnèrent aussitôt leurs Gothas. Ce cliché est extrait de Die Woche. — *En haut, un Gotha abattu dans la forêt de Compiègne au retour du raid sur Paris du 8 mars dernier. Les quatre passagers étaient carbonisés.*



(Composition de Fauret.)

LES MOYENS DE DEFENSE

Sur cette composition nous avons, réunis, tous les procédés pouvant être employés afin de diminuer les chances de succès des expéditions de Gothas et autres Friedrichshafen. Il ne faut pas supposer que si on les utilisait tous, Paris serait à l'abri de toute attaque aérienne et que l'on pourrait ainsi éviter de descendre à la cave. Le danger peut ainsi être restreint, mais rien ne peut le supprimer. La nappe

ment les avions qui la cherche. Enfin, chacune adopte une altitude différente variant entre 1.200 et 4.000 mètres de façon à désorienter complètement ceux qui sont chargés de les chasser ou de les abattre.

Une autre fois, le Boche observe une tactique qui va mieux à son caractère. C'est l'attaque de l'apache qui se cache dans une embrasure de porte et vous assaille dans le dos : par une nuit très noire, semblant interdire le moindre vol, il surgit tout à coup en troupe, se sachant en sécurité presque totale

CONTRE LES GOTHAS

de lumière permettant aux canons de tirer comme en plein jour, le barrage d'artillerie, les ballonnets porteurs de filets, les saucisses, les projecteurs, les mitrailleuses, les avions mitrailleurs, les aéroplanes munis de phares puissants constituent ceries des moyens de défense précieux, mais rien ne peut empêcher une troupe ailée décidée de franchir les ceintures les plus redoutables.

là-haut. Mais il n'a pas pensé aux inconvénients de semblable méthode. L'apache non plus qui, parfois, au moment où il opère se sent saisi par la maréchaussée. Pour les Gothas, c'est une autre police : les canons ou les erreurs de parcours en ont fait tomber quatre dans nos lignes la nuit où l'agence Wolff se préparait à envoyer à coups de communiqués dans l'univers entier son bulletin de victoire suivi de ces mots : « Tous nos équipages sont rentrés. »

Enfin, et c'est là où le tempérament teu-

ton éclate dans toute sa hideur, ce tempérament d'espions pour qui écouter aux portes et surprendre les secrets d'autrui confèrent des titres de noblesse, nous avons l'agression individuelle. Le Boche profite du retour d'un groupe de bombardement français pour se faufiler dans ses rangs et passer ainsi inaperçu jusqu'au moment où il est trop tard pour donner une alerte efficace. Il arrive, lance vite ses bombes, toutes au même point et repart en hâte.

Les Gothas reviendront-ils sur Paris ? C'est la question que le lecteur sans doute voudrait me voir résoudre. Hélas ! je ne suis pas une pythonisse ! J'ignore si la fureur ennemie, pour compenser ses échecs et remonter le moral affaibli de l'arrière, ne tentera pas de tuer quelques petits bébés et quelques femmes. Mais je crois que des expéditions comme celles que nous avons subies ne peuvent se renouveler fréquemment. Il faut, pour envoyer 50 ou 60 avions géants sur un point, une organisation considérable, un matériel gigantesque et des possibilités que nos chasseurs se chargent de rendre de plus en plus minimes. L'adversaire s'est payé un luxe qu'il tentera peut-être de s'offrir à nouveau, mais ce sera un bluff qu'il n'est peut-être pas capable de tenter. Le dernier grand raid se traduisit par quatre avions tombés dans nos lignes, sans compter ceux qui se sont brisés au retour sur l'aérodrome bouleversé par nos bombardiers. Ce n'es pas une supposition, des photographies ont été prises montrant trois Gothas abîmés à terre le lendemain. Au minimum donc le voyage se serait terminé par une perte de sept appareils. Or, il est à croire que le Boche ne peut guère faire de pareilles dépenses fréquemment.

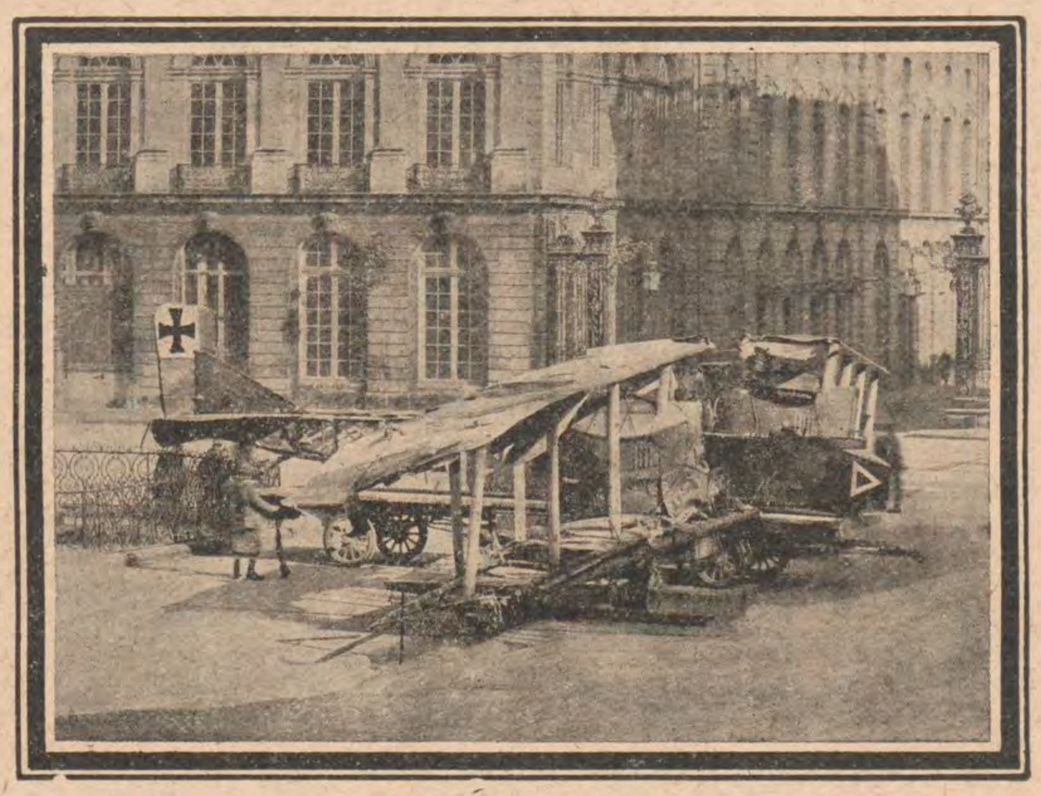
Et puis peu à peu nous avons réussi à compléter la défense de Paris. Cette organisation ne pouvait, hélas! s'améliorer qu'à la longue par l'expérience, une expérience malheureusement sanglante.

Quels sont les antidotes de ces poisons ailés ?

Ils sont nombreux, mais, nous devons l'avouer, ne peuvent être efficaces que si le bon vieux Dieu boche ne vient pas contrebalancer l'œuvre de notre vrai Dieu à nous. Le facteur chance est le plus considérable dans ces sortes d'expéditions. Et pas plus que nous ne verrons jamais nos bombardiers empêchés d'aller répandre leurs obus sur les cibles militaires choisies par notre commandement, nous ne pourrons déclarer que les Gothas ne passeront pas la nuit où ils le voudront. Nous en souffrons certes, mais subissons cette souffrance avec stoïcisme en pensant que si nous étions sûrs de notre tranquillité, les Allemands parviendraient rapidement à l'être aussi. Quand on compare les résultats des bombardements alliés et ennemis, je vous certifie qu'une seule conclusion s'impose : notre sort est préférable au leur et, à tous points de vue, ils le changeraient avec joie.

A la suite des attaques dont Paris a été victime, chacun a tenu à donner son idée, à placer son mot. Dans cette avalanche de génie, presque tout était sans intérêt. Reprenons simplement les meilleurs procédés de défense.

Le barrage de lumière ? Une zone rendue absolument lumineuse comme en plein jour peut être intéressante en ce sens qu'elle permet aux canons qui veillent en bas de tirer avec plus de sûreté et aux avions français postés dans les environs de foncer sur leur proie. Mais on ne peut avoir la prétention d'abattre tous ceux qui passeront et ce moyen de sécurité devient alors un collaborateur de l'assaillant en lui indiquant la direction de l'objectif proche.



UN GOTHA VICTIME DE GUYNEMER.

Le premier Gotha abattu dans nos lignes tomba sous les coups de l'as des as Guynemer, le 8 février 1917. C'était la 31e victime du héros national. Elle fut exposée triomphalement sur la place Stanislas à Nancy.

Les filets ? Ils sont formés de mailles très larges et tendus entre les câbles de saucisses. Leur effet est plutôt moral, car ils ne peuvent être élevés très haut et ne protègent que de bien minimes emplacements sur une agglomération aussi importante que Paris. Le Boche peut les redouter, lui, mais il en a placé autour de nombreuses usines souvent attaquées par nous. Les nôtres connaissent leur existence, qui ne les a jamais influencés, et n'en ont jamais souffert.

Les nuages de fumée ? Il faudrait plus de tabac que celui dont nous disposons pour enfouir la capitale dans un nuage semblable. Et d'ailleurs si on pouvait réaliser cette invention, soyez sûrs qu'elle donnerait un point de repère de plus aux agresseurs.

Les avions ? La nuit, ils ne peuvent espérer abattre un adversaire que par un concours de circonstances extraordinaires. Au premier raid, celui qui a triomphé d'un D. F. W., a eu la chance de virer juste au moment où le Boche passait. Il avait presque failli entrer en collision avec lui. Il tira et ses balles obligèrent l'ennemi à atterrir au bout de quelques instants. Mais n'oubliez pas que depuis qu'il y a des bombardements nocturnes, cinq avions allemands seulement ont été abattus la nuit. Ils voyagent en effet tous feux éteints, le bruit des moteurs interdit d'entendre quoique ce soit, la nuit même relativement claire empêche de s'apercevoir dans l'espace. Là encore la défense est plutôt morale.

Des ballonnets ? Cette idée proposée au début de la guerre fit sourire. Elle a été reprise et on n'a pas à s'en plaindre. Il est certain que des saucisses répandues à profusion à diverses altitudes au dessus de Paris constitueront toujours la meilleure riposte. Les câbles d'une part, le ballon lui-même d'autre part causeront la mort de celui qui les heurtera. De plus, le Boche au courant de ce qui peut l'attendre perdra son sang-froid et ne sera pas très anxieux de tenter l'aventure. Les champs seront les grandes victimes ! Influence morale encore certes, mais excessivement redoutable, et défense réelle à condition que ces ballonnets ne soient pas placés avec parcimonie.

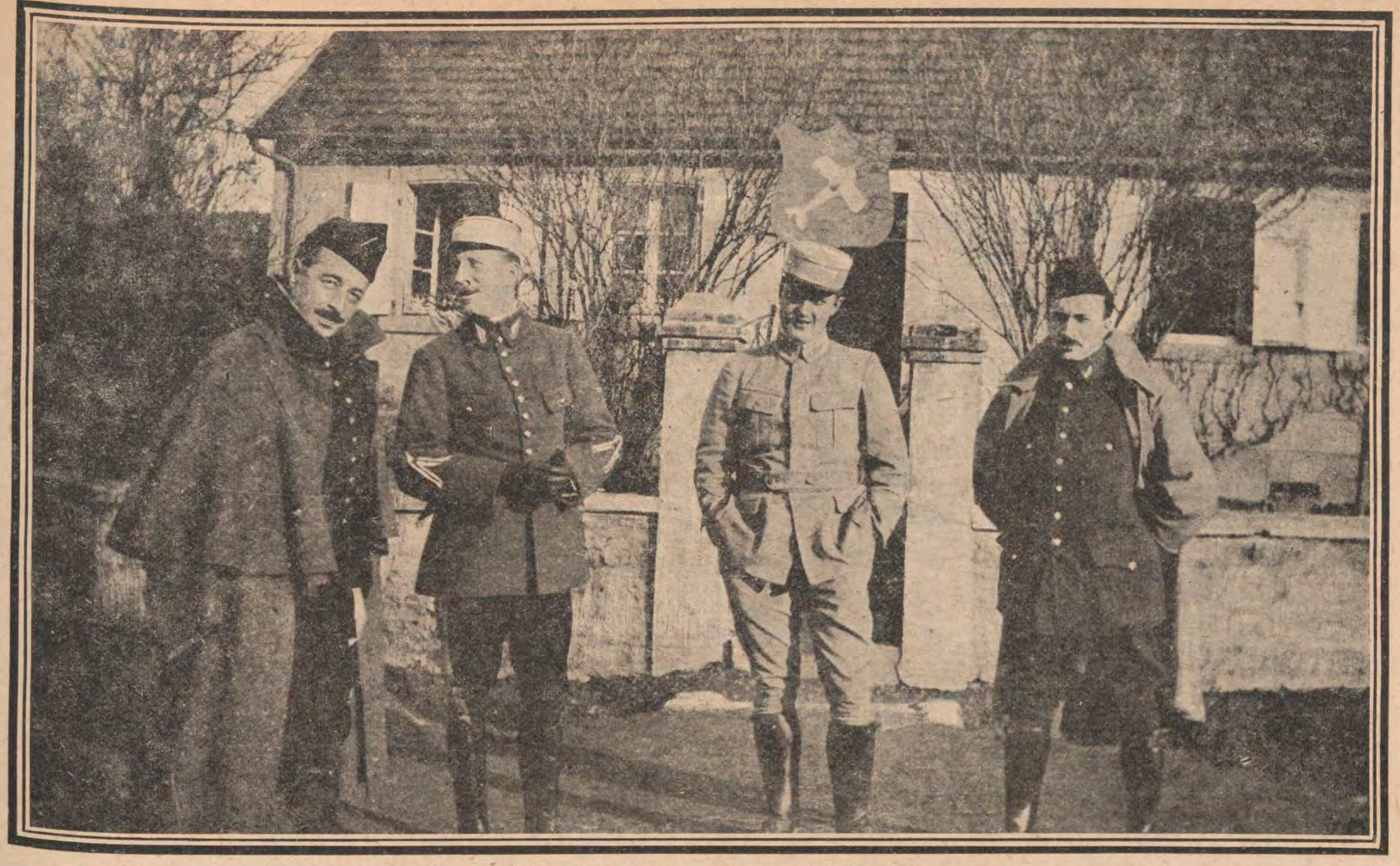
Les canons enfin ? Ils constituent l'antidote le plus puissant, le plus efficace, mais il faut que leur maniement soit confié non pas à des artilleurs (heureux même quand leur corps d'origine est l'artillerie, mais il y a des pièces qui sontservies par des cavaliers !)des vieilles classes toujours restés à l'arrière à cause de leur âge, mais à des équipes du front habituées à combattre les incursions nocturnes. Il y a des sections as, sachons les employer par roulement s'il le faut, elles seules pourront défendre Paris comme la capitale le mérite. Mais même avec des pièces maniées par les meilleurs des meilleurs, les Gothas ne seront pas tous atteints et il en passera malgré tout.

Les attaques d'aérodromes enfin ? Certes c'est peut-être encore le moyen le plus efficace. Cependant, il est impossible d'émettre la prétention d'aller anéantir tous les appareils garés sur les terrains de départ. Il est certain qu'on peut arriver à produire des dégâts considérables à condition de ne pas regarder à la dépense et de faire tomber de nombreuses tonnes sur les hangars. Les nuits où les Boches sont venus sur Paris, un de nos groupes de bombardement les plus glorieux est allé toute la nuit lancer ses obus sur les aérodromes d'où étaient envolés les assassins de la capitale. Parfait et la mesure fut excellente puisqu'au retour, des appareils capotèrent en se posant dans les trous creusés par nos bombes, et qu'en outre plusieurs hangars furent détruits. On peut dire que le terrain fut bouleversé. Mais c'était avoir attendu un peu tard! Si travail semblable avait été effectué du jour où l'on avait appris que de ce côté s'établissaient des préparatifs de bombardement de Paris, peut-être aurait-on pu éviter les expéditions de grande envergure. Mais quelle que soit l'efficacité de nos moyens de protection dans cet ordre d'idées, il y aura toujours des appareils qui ne subiront pas les coups de nos bombardiers et qui pourront tenter l'aventure.

Il n'y a donc pas d'antidote absolu ? Si, il en existe deux, deux seulement, mais on ne peut les obtenir ni par des décisions, ni par des décrets. C'est d'abord une bonne cave voûtée, mais c'est surtout la pluie!

Certes, le lecteur espérait sans doute des paroles plus consolantes. Hélas ! il n'en existe pas, toute mission de grand style pouvant et devant en principe être accomplie jusqu'au bout. Pour ne pas finir sur des propos pessimistes, j'ajouterai que le meilleur remède est d'avoir à notre disposition une armée de l'air tellement puissante que l'ennemi effrayé n'osera plus nous attaquer dans la crainte des représailles. Mais c'est ce que je réclame depuis le 2 août 1914 et dame... je n'y puis rien.

JACQUES MORTANE.



LE LIEUTENANT MARCHAL EN ESCADRILLE SUR LE FRONT DE L'EST

A gauche, le lieutenant Marchal. Au centre, au-dessous du cartouche aux armes de l'escadrille, le lieutenant Burgiun, tombé depuis au champ d'honneur à la suite d'un combat aérien en territoire ennemi. On sait quelle perte cette mort causa au rugby.

SOUVENIRS DE BOCHIE

Par le Lieutenant MARCHAL

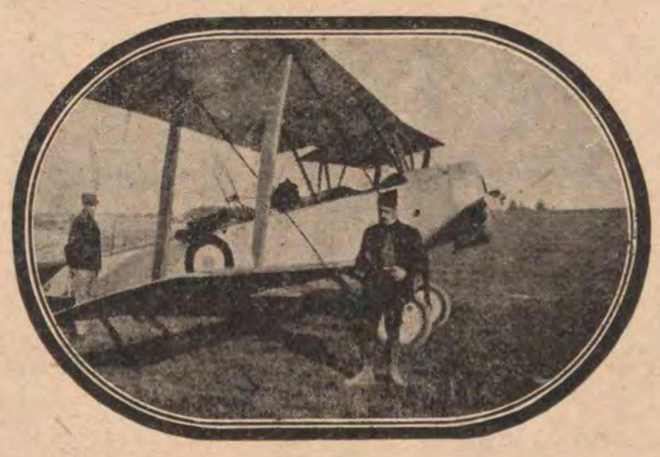
LE LIEUTENANT MARCHAL NOUS RACONTE DANS QUELLES CONDITIONS IL EFFECTUA SON RAID DE 1380 KILOMÈTRES AU-DESSUS DES LIGNES ENNEMIES. APRÈS AVOIR SURVOLÉ BERLIN, UNE PANNE L'OBLIGEA A ATTÉRIR EN TERRITOIRE AUTRICHIEN, A 80 KILOMÈTRES DES LIGNES RUSSES.

Je n'aurais vraisemblablement pas consenti à évoquer ici mon raid au-dessus de Berlin, qui fut pendant douze heures une épouvantable torture dont le souvenir, maintenant encore, m'est douloureux. Mais je crois que l'entreprise si aventureuse d'il y a deux ans peut, à l'heure actuelle, constituer un encouragement et un réconfort pour ceux qui, bientôt, je l'espère, recommenceront avec un succès qui ne fut pas mien, le voyage au-dessus de la capitale allemande.

Les appareils d'aujourd'hui constituent un tel progrès sur mon avion d'antan qu'il n'est pas douteux que nos pilotes puiseront la certitude de la réussite dans le récit de ce voyage de 1.500 kilomètres qu'un rien empêcha d'être victorieux. J'espère aussi, qu'au jour où une escadre partira pour Berlin, elle n'emportera pas, comme je l'ai fait il y a deux ans, des tracts et des proclamations. Les Allemands ont droit à une éloquence autrement brutale.

Aux jours lointains où je préparais mon raid il s'agissait de les convaincre que leurs grandes villes les plus éloignées, leur capitale, leur territoire tout entier était dans le rayon d'action de nos avions. Mon vol de guerre avait pour objet d'être une démonstration et pour but un effet moral. J'ai eu chaque jour, pendant les dix-huit mois de tortures qui me furent infligées dans les geôles allemandes, l'amer regret de n'avoir pas eu une mission plus meurtrière.

Mon appareil était un biplan Nieuport à moteur de faible puissance, un 80 HP-Rhône. Les réservoirs, spécialement aménagés et que nous avions étudiés minutieusement, étaient aménagés pour emporter le carburant nécessaire à 14 heures de vol : 385 litres d'essence et 88 kil. d'huile. Mon éclairage de bord était constitué par huit lampes, alimentées par des accus pesant 1.800 grammes. Elles m'ont donné 12 heures d'éclairage sans aucun ennui. L'avion en ordre de marche pesait une tonne. Avec un moteur de 80 chevaux, il n'était guère possible de faire mieux.

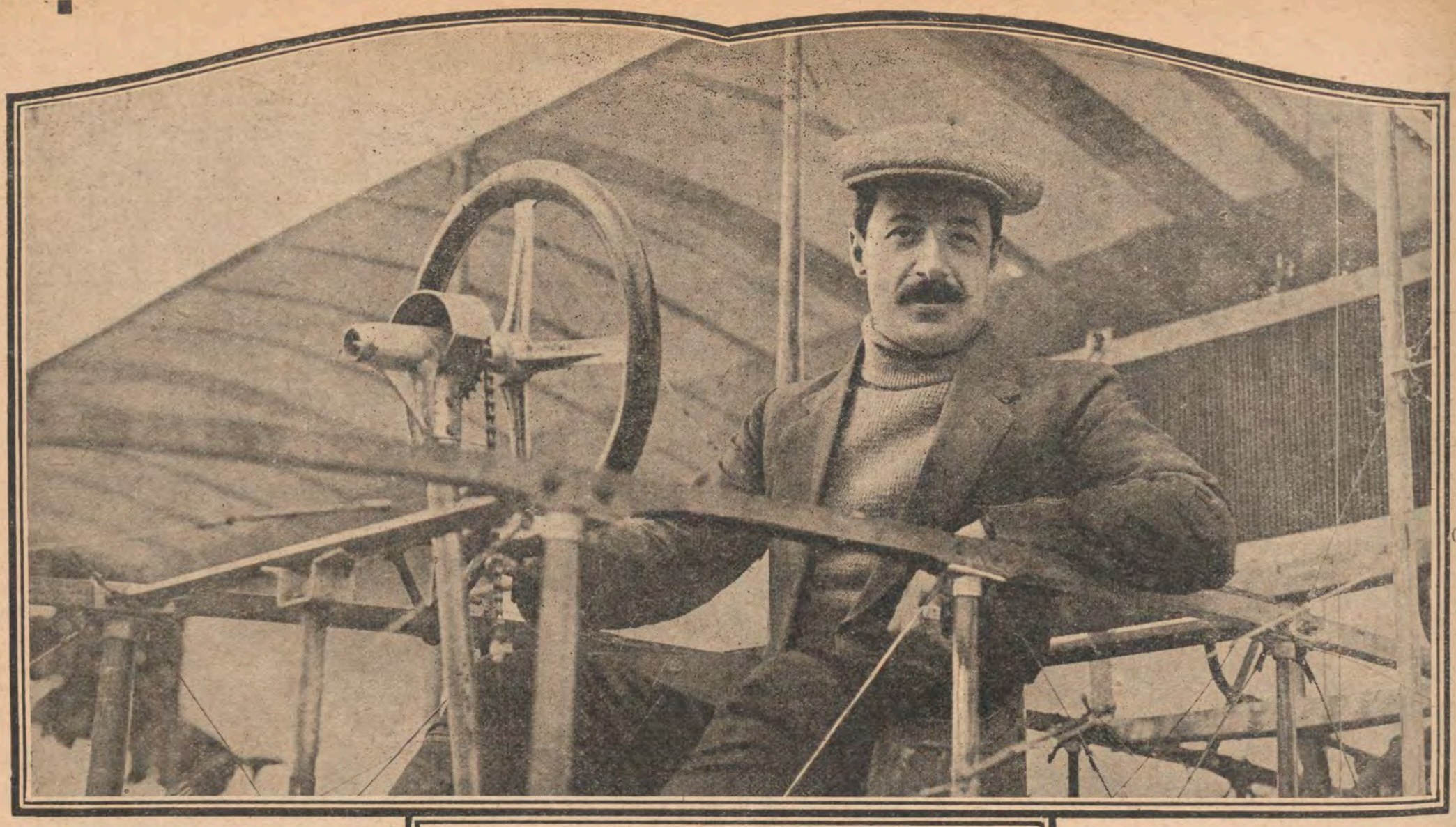


AVANT LE DÉPART POUR BERLIN

Le lieutenant Marchal devant le biplan Nieuport moteur 80 HP, de son voyage admirable de plus de 1.000 kilomètres au-dessus de l'Allemagne.

Les préparatifs terminés je me suis rendu à Nancy par le camp de Mailly, où j'ai eu une panne, la fibre du rupteur de magnéto ayant gonflé. J'ai passé à l'émeri et j'ai pu ensuite atteindre Nancy sans encombre.

Je suis parti du champ d'aviation de l'escadrille commandée alors par le capitaine de Kerillis, le 20 juin 1916 à 9 h. 20 du soir, par nuit complètement noire. Il paraît que le départ fut très impressionnant pour les spectateurs. Je dus rouler très longtemps, sauter par-dessus les hangars et plonger dans la vallée de l'autre côté pour reprendre de la vitesse. Mon avion était si lourd, avec sa charge de voyage au long cours ! Je pris comme direction Nord-Est, sur Sarrebruck et Sarreguemines facilement reconnaissables à leurs repères lumineux. Je passai les lignes à trois cents mètres. Quelques fusées, de rares



MARCHAL PILOTE

Le lieutenant Marchal avait fait

coups de canon. Lorsque j'arrivai au-dessus de Sarrebruck, subitement toutes les lumières de la ville et celles des villes environnantes s'éteignirent.

Poursuivant ma route Nord-Est, je me dirigeai sur Francfort-sur-Mein, que je reconnus de très loin. Cette immense cité de 500.000 habitants, que je connaissais avant la guerre, est l'un des grands carrefours du trafic allemand. D'innombrables lumières, à grande distance, me signalaient l'enchevêtrement des voies ferrées. J'étais, de mon côté, signalé.

Un projecteur placé à Offenbach, non loin de Francfort, me cherchait désespérément. Des avions allemands, sans nul doute, devaient être en l'air, car le faisceau lumineux donna obstinément des coups de morse dans ma direction, cherchant les signaux d'identité de l'avion inconnu. On devine que je n'eus garde de répondre. Je me trouvais alors à 900 mètres. Devant la ténacité des recherches du projecteur, qui balayait le ciel sans relâche, je dus descendre à 400 mètres pour éviter d'être pris dans sa clarté et je piquai droit sur l'Eiffel.

Ces deux cent cinquante premiers kilomètres du voyage s'étaient passés sans encombre, mais après Francfort je fus pris dans la pluie et de forts remous vinrent assaillir mon appareil. Avec sa lourde charge et son faible excédent de puissance, le vol devenait extrêmement pénible et je souffris affreusement. Les minutes me

LE LIEUTENANT ANSELME MARCHAL

Pilote d'avion de chasse sur le front des Vosges en 1916, Marchal accomplissait vaillamment sa tâche d'aviateur de corps d'armée lorsqu'il fut détaché sur sa demande pour tenter de survoler Berlin et de se rendre en Russie sans escale.

CIVIL EN 1910

son apprentissage de pilote dès 1910.

semblaient des heures et je ne pouvais m'empêcher de songer que ce supplice avait à se prolonger pendant plus de douze cents kilomètres.

Enfin j'arrivai au-dessus du champ d'aviation de Gotha. La fabrique d'avions, que j'avais connue en temps de paix, n'avait pas encore la sinistre réputation qu'elle devait acquérir en 1917, avec ses monstres du bombardement de nuit. Dès que fut entendu le bruit de mon moteur, immédiatement l'aérodrome fut éclairé. On ne pouvait supposer qu'un avion français s'aventurât à 430 kilomètres des lignes et l'on illuminait le terrain pour porter secours à l'appareil, — certainement allemand, — qui était en détresse.

J'eus vite fait de m'éloigner de cette hospitalité. Laissant Leipzig et Dresde, dont j'apercevais les agglomérations lumineuses, à ma droite, je piquai franchement sur Berlin, plein Nord-Est. Avant d'y arriver, mon moteur commença à avoir des ratés.

L'heure était venue de remplir ma mission. Je jetai environ 5.000 tracts, sur les 10.000 que j'avais emportés, sur Lichterfeld, Tempelhoferfeld, les quartiers ouvriers et les quartiers riches du sud de Berlin.

Il était environ 2 h. 10 du matin. Je tenais l'air depuis près de cinq heures, et j'avais couvert dans des conditions épouvantables les deux tiers de mon voyage de 700 kilomètres jusqu'à la capitale allemande.

LE LIEUTENANT MARCHAL
Au temps où il appartenait à une

MARCHAL ET GARROS PRISONNIERS

Les deux "as" ont été durement éprouvés par les tortures physiques et les souffrances morales qui leur furent infligées dans les camps de représailles. Les Allemands ne leur ménagèrent aucune vexation. La gloire des deux prisonniers était au contraire pour eux un motif de vengeance supplémentaire.

SUR SON BIPLAN NIEUPORT
escadrille de la défense du C. R. P.

Après avoir jeté sur la ville immense le reste de mes proclamations je mis le cap, Est-Sud-Est, vers le front russe. L'étape que j'avais désormais à parcourir était plus longue encore que la première et comportait plus de 800 kilomètres.

Mon voyage, à partir de Berlin jusqu'à l'atterrissage, fut une horrible agonie. La fatigue était infinie, après ces cinq heures dans la nuit, la plaine et les remous, avec un moteur défaillant. Malgré les ratés, je pus néanmoins monter lentement et, en une heure trois quarts d'efforts dont je conserve le cauchemar, je passai de 900 à 2.800 mètres. Les premières clartés du jour naissant commençaient à apparaître. Avec mon appareil tangent, les ennuis de moteur, l'impossibilité d'une manœuvre, toute défense en cas d'attaque était impossible. Je profitais des nuages comme je pouvais pour dissimuler ma marche aux éventuels guetteurs.

Les heures tombaient désespérément. Elles me semblaient interminables. Mon avion, malgré tous les efforts, perdait de sa hauteur. A Ivangorod, à 1.300 kilomètres de Nancy, au-dessus des rives de la Vistule, je n'étais plus qu'à trois cents mètres d'altitude, mon moteur bafouillait de plus en plus et je m'approchais du sol de minute en minute.

L'angoisse de ces 600 kilomètres, aux dernières heures de nuit et au petit jour, ne saurait se raconter. Dans l'appréhension de la panne inévitable et prochaine, je conçus, un peu au delà d'Ivangorod, le projet d'atterrir et de réparer. Je me trouvais en effet au-dessus d'un immense désert où la guerre avait fait la solitude.

Mais j'avais l'espoir de passer. Je savais le front russe assez proche : moins de 200 kilomètres. Je continuai. Mon moteur bégayait de plus en plus et je me traînais toujours plus bas.

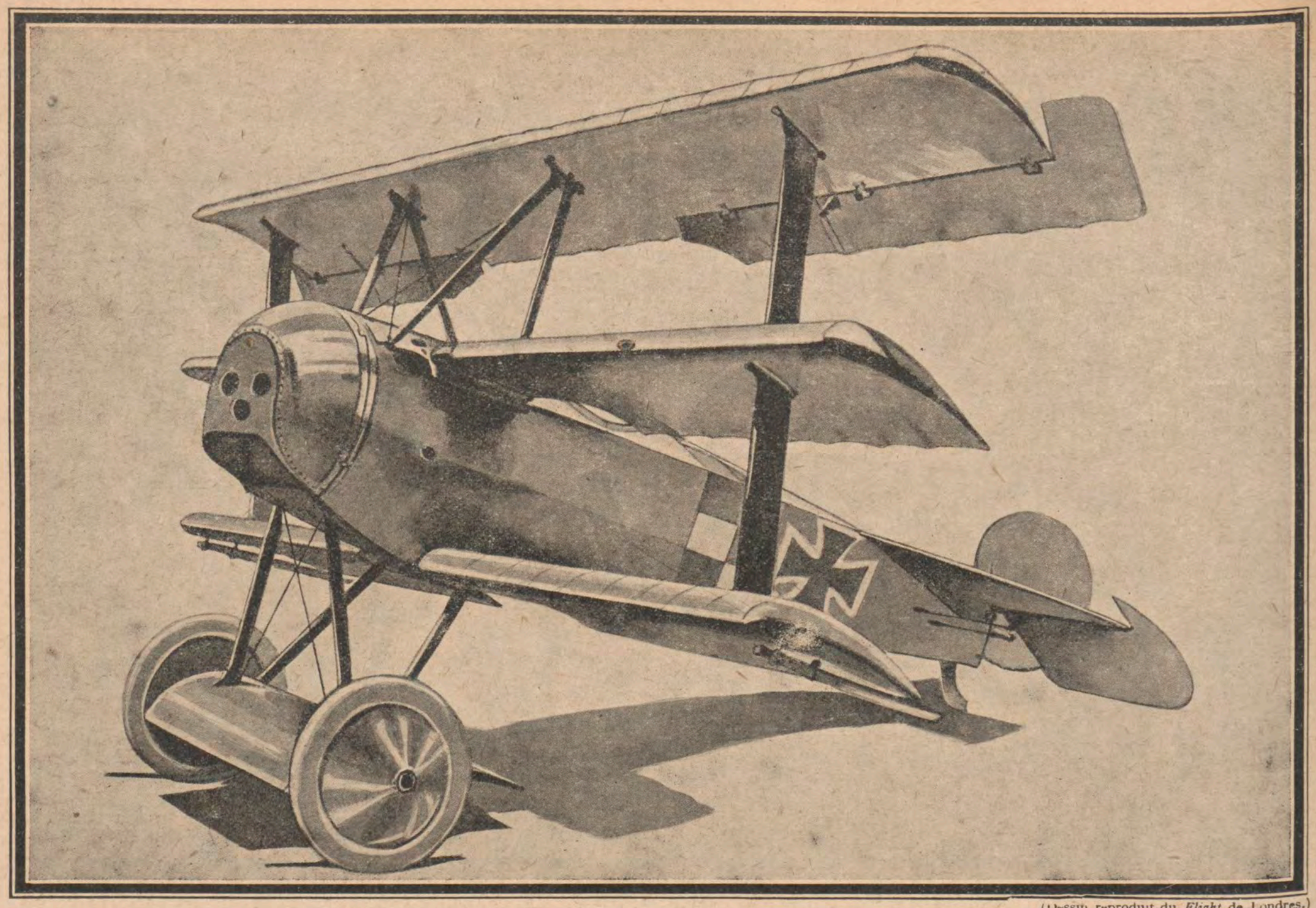
Avant d'arriver à Cholm (à 1.380 kilomètres de mon point de départ!) je n'étais plus qu'à cent mètres. Il y avait, dans le voisinage de cette ville, le champ d'aviation d'une escadrille d'appareils de chasse allemands ; j'en avais été prévenu. Je piquai, et, dans l'impossibilité de continuer, mon moteur s'y refusant, j'atterris.

Des paysans accoururent et m'aidèrent à tourner mon appareil. Je changeai, avec une rapidité que l'on devine, deux bougies. Je remis seul en marche. Je sautai dans l'appareil. A ce moment, une patrouille qui longeait une ligne stratégique m'aperçut Elle se déploya et m'entoura. Je cherchai à mettre pleins gaz ; mon appareil ne bougea pas.

Sans arrêter mon moteur je descendis et pus pendant dix minutes me faire passer pour un officier prussien ! Je gagnais du temps ; j'allais être prêt. Peut-être aurais-je pu repartir.

Hélas, un sous-officier autrichien reconnut mes cocardes. J'étais prisonnier.

Lieutenant ANSELME MARCHAL.



(Dessin reproduit du *Flight* de Londres.)

LE TRIPLAN FOKKER

Le triplan Fokker, copie servile du triplan Sopwith de nos alliés Anglais, était l'appareil que montait le capitaine baron von Richthofen. Le premier type de ce genre, tombé dans les lignes anglaises, était piloté par le lieutenant Werner Voss-Crefeld, aux 49 victoires, abattu par le lieutenant Rhys-Davids (tué depuis). C'est l'avion le plus renommé actuellement dans l'aviation ennemie.

LETTRES DE RICHTHOFEN

Par Jacques MORTANE

LA MORT DU CAPITAINE BARON VON RICHTHOFEN EST CERTAINEMENT L'ÉCHEC LE PLUS DUR QUI AIT FRAPPÉ LE MORAL DE L'ENNEMI. CET AS AUX 80 VICTOIRES ÉTAIT UNE SORTE DE HÉROS DE CONTES DE FÉES. NOUS PUBLIONS DES LETTRES DE LUI.

La mort du capitaine baron von Richthofen a consterné l'ennemi. L'as était pour lui mieux qu'un héros ! c'était presque un dieu. Un dieu de la légende, nous pouvons ajouter, car sur ses 80 victoires nombre d'entre elles n'existaient que dans l'imagination vraiment débordante de l'agence Wolff.

C'est le 21 avril dernier que l'as des as est tombé dans nos lignes, abattu par les aviateurs anglais. Il est le premier grand champion de l'air boche qui ait rendu le dernier soupir sur notre territoire et cela ne peut nous étonner, car les chasseurs adverses ont ordre de ne jamais dépasser leurs tranchées. Il a fallu la guerre de mouvement, la tactique très habile des pilotes anglais et l'ardeur de la lutte pour obtenir un résultat qui a porté une très dure atteinte à l'orgueil des Allemands qui croyaient leur « Manfred » *über alles*, invincible, incomparable !

Tout a été dit sur ce disparu, nous n'y reviendrons que pour montrer l'enthousiasme qu'il suscitait avec le cortège de ses succès qu'il apprenait la plupart du temps en lisant le communiqué de l'agence Wolff.

Donnons un article du *Frankfurter Zeitung* du 3 mai 1917 sur « le groupe de chasse Richthofen » :

« Le capitaine habite avec son groupe un petit château sur le front Ouest. Il vit là avec son frère et ses autres compagnons de combat, les lieutenants Schäfer, Wolff, Brauneck (qui a déjà été en Macédoine), Krefft, Simoni et d'autres encore. Dans les dépendances, les troupes appartenant au groupe sont casées par sections, mécaniciens, armuriers, etc. Un aviateur de chasse, déjà cité plusieurs fois, est également du nombre : le sergent-major Festner, Bavarois solide, qui était encore caporal il y a trois mois.

« Le « capitaine », comme tout le monde l'appelle, occupe une petite chambre à coucher et une autre pièce qui est partagée avec son frère. Cette dernière est d'un goût original, les murs sont couverts de numéros d'avions abattus et le papier à fleurs de l'ancienne mode apparaît à peine. Chaque A/3340, N/5193, A/1108, chaque numéro signifie un avion ennemi abattu. Au-dessus de la table, en guise de lustre, un moteur Gnome 8 cylindres est suspendu avec des ampoules électriques vissées dans les cylindres. Au-dessus de la porte on voit un gouvernail, à côté il y a une mitrailleuse, deux brownings. Il y a çà et là des trophées, puis le portrait de Boëlcke en qui Richthofen honore un professeur et un compagnon d'armes.

« Richthofen est de taille moyenne, tout rasé, maigre et nerveux, plus petit que son frère qui a une belle apparence. Mais Schäfer est encore plus grand. Lui rit toujours, continuellement heureux et joyeux. Il est né à Crefeld ainsi que Voss dont le père est un industriel en soie de cette ville.

Lorsqu'il n'est pas encore l'heure de voler, les petits biplans trapus se tiennent dans leurs hangars, défilés à la vue de l'en-

(Portrait par l'Allemand Bauer.

LE CAPITAINE MANFRED BARON VON RICHTHOFEN

Le capitaine Manfred von Richthofen était né le 2 mai 1892 à Breslau. Son père est un ancien commandant, un de ses oncles devint consul de Turquie à Genève et en fut expulsé par les autorités fédérales pour espionnage. Von Richthofen s'était vu accorder par l'agence Wolff 80 victoires quand il fut tué par les aviateurs anglais le 21 avril 1918.

nemi. Les mécaniciens de garde visitent les moteurs, les haubans, les attaches. L'armurier essaie les mitrailleuses. Quand la cloche résonne, le tableau est tout autre : les avions sont rapidement sortis, alignés sur une file, le complet d'aviateur posé sur le siège. Les pilotes de chasse arrivent, des mains rapides aident à l'habillage. Richthofen en guêtres de peau blanche, embarrassé, grimpe dans son appareil. Déjà un premier avion bourdonne, puis un second : ils sont partis.

« Quelques minutes de vol et les voilà à l'ennemi.

« C'est alors qu'intervient tout ce qui fait la supériorité allemande et donne la victoire : l'impétuosité au moment décisif, la maîtrise des nerfs et les meilleures aptitudes au tir et au pilotage. Il peut y avoir là-haut beaucoup de « gros » Anglais, Wickers, Sopwith ou B. E., le groupe Richthofen attaque. Chacun cherche un adversaire, s'efforçant toujours de se maintenir derrière lui et de le descendre. Mais au milieu du tourbillon, des virages, des retournements, des mitrailleuses qui crachent, l'aviateur a encore le temps de jeter un coup d'œil vers ses camarades. En voit-il un serré de trop près par de nombreux ennemis, il cherche aussitôt à s'approcher pour lui donner de l'air. Une escadrille qui rencontre le groupe Richthofen ne doit pas espérer revenir intacte. Les pilotes de Richthofen laissent l'ennemi bien tranquille au-dessus du front, faisant semblant de ne pas le voir, puis ils lui coupent la route et le forcent à combattre.

« Tous les hommes de Richthofen sont fortement persuadés que leur capitaine peut « sentir » les Anglais. Quand tout est tranquille, que pendant des heures on n'annonce rien du front et que le temps ne veut pas s'éclaircir, Richthofen tout d'un coup se lève brusquement et crie : « A présent, en avant ! » L'escadrille part et ne vole presque jamais jusqu'au front sans surprendre l'ennemi juste au-dessus des lignes.

« Groupée comme au départ, l'escadrille Richthofen revient. On passe alors la visite

des appareils et on cherche les dégâts. Bien souvent les moteurs, les plans ont reçu des balles, des projectiles se sont enfoncés dans les sièges ou les réservoirs d'essence. Les mécaniciens doivent alors réparer rapidement, car à chaque instant un nouveau combat peut se présenter.

Parfois, un projectile dans le moteur oblige l'un ou l'autre à atterrir. Alors on questionne, on téléphone, on fait des recherches en auto jusqu'à ce que le manquant soit retrouvé. Tous ont déjà fait de tels atterrissages forcés, Richthofen, Schäfer, Festner qui a déjà reçu plusieurs balles dans son vêtement, les manches et même une dans le magasin de la mitrailleuse, sans être blessé. Richthofen dut une fois atterrir et ne put en informer son groupe. Schäfer, très inquiet, partait à sa recherche en auto. Finalement il le trouvait au casino d'une section de pionniers devant un plat d'huîtres ! Schäfer le ramenait en auto. Richthofen prenait un autre appareil et, dans le même après-midi, descendait encore un Anglais.

« Le sergent-major Festner est le vainqueur du capitaine anglais Robinson qui recevait, en 1916, « l'ordre pour le mérite » anglais, la Victoria Cross, pour avoir abattu un zeppelin. Festner surprenait Robinson au-dessus des lignes allemandes, lui avariait son moteur et le poursuivait en descente, le forçant à atterrir dans une prairie près de Douai. Festner qui arrivait à son tour ne pouvait atterrir aussi sous peine d'être attaqué par l'Anglais dont la mitrailleuse était intacte. Il devait continuer à voler autour de lui, à faible hauteur, jusqu'à ce que des soldats viennent faire prisonnier l'aviateur anglais.

« Le « capitaine » tient beaucoup à la popularité, mais nous ne pouvons nous empêcher de lui rappeler, ainsi qu'à tout son groupe :

« *Vivant, crescant, floreant !* »

Certes, et la mort survient ensuite, c'est ainsi que presque tous ceux, dont cet article fait mention, sont tombés tour à tour : Richthofen, Schäfer, Werner Voss, Festner !

Le capitaine baron Manfred von Richthofen a publié un ouvrage intitulé *L'aviateur rouge* où il conte ses prouesses et celles qu'il aurait pu accomplir.

Il avait commencé sa carrière d'aviateur sur le front russe. Il va nous faire le récit de vols de bombardement.

« C'était en juin. Nous ne savions pas ce que nous allions faire, mais notre commandant nous surprit en nous annonçant notre départ pour le front russe. Nous traversons l'Allemagne entière dans un train qui comprend wagon-restaurant et wagons-lits et finalement nous arrivons vers Kowel. Là nous sommes toujours logés dans nos wagons. Cette organisation est très avantageuse, car on est ainsi toujours prêt à partir plus loin.

« Mais rien n'est plus horrible que le séjour dans un wagon-lit pendant la chaleur de l'été russe. Avec deux bons camarades, Gerstenberg et Scheele, je préférai aller dans une forêt voisine où nous montions une tente et vivions comme des nomades. C'était le bon temps.

« Notre escadrille de combat lançait beaucoup de bombes en Russie et nous les projetions sur les plus belles voies de communication. Un jour, l'escadrille était partie bombarder une gare importante. Manjewicze était le but, situé à 30 kilomètres environ derrière le front. Ce n'était pas loin. Les Russes avaient l'intention d'attaquer et la gare était remplie de trains. C'était une belle cible !

« Ces vols de bombardement m'enthousiasmaient. Je volais souvent deux fois le même jour. Aujourd'hui donc, le but à atteindre était Manjewicze. Chaque groupe était là, les appareils prêts au départ. Les pilotes essayèrent leur moteur encore une fois, car ce n'est pas agréable d'atterrir chez l'ennemi surtout en Russie où l'on est terrible pour les aviateurs. Si l'on est pris, c'est la mort ! C'est d'ailleurs le seul danger sur ce front, car il n'y a pas d'aviateurs adverses ou, s'il y en a, ils sont si bons qu'ils ne comptent même pas. Chaque fois qu'il en vient un, c'est sûr, il a la malchance et est abattu. Les ballons qui accompagnent les canons de défense rendent par contre de grands services aux Russes, mais sont en nombre insuffisant. Voler sur le front Est est un amusement en comparaison du front Ouest.

« Les appareils roulent lourdement jusqu'à la piste de départ. Tout le poids utile consiste en bombes. J'emporte parfois 150 kilos d'obus sur un avion C tout à fait ordinaire. J'ai en plus un observateur pesant et deux mitrailleuses dont je ne vois pas la nécessité. Je n'ai jamais pu essayer mes armes en Russie. C'est vraiment dommage de ne pas avoir un Russe dans sa collection, leur cocarde ferait très bien sur le mur.

« Oui, voler à midi, dans un véritable brasier et avec un grand appareil lourdement chargé, ce n'est pas de la petite bière !

« Les « barques » se balancent très désagréablement. On a besoin de ses 150 chevaux, mais ce n'est pas intéressant de traîner avec soi et dans de telles conditions un pareil chargement d'explosifs et d'essence. On parvient enfin dans une couche d'air plus calme et le vol devient alors amusant. C'est bien de voler droit devant soi, avec un ordre ferme, un but précis. Quand on a lancé ses bombes, on se dit : « Tu as fait quelque « chose », tandis que si on n'a rien abattu au cours d'un vol de chasse, on pense : « Tu « aurais pu faire mieux. »

« J'ai fait très volontiers du bombardement et mon observateur, avec sa lunette de visée, savait guetter le bon moment pour lancer sa bombe. Le plus beau vol fut celui de Manjewicze et j'y pense encore souvent.

« Nous passions sur des forêts immenses, certainement peuplées de loups. On voyait des villages disséminés. Le plus important de la contrée était Manjewicze. On avait monté là quantité de tentes ainsi que de nombreux baraquements près de la gare même. Nous pouvions distinguer la Croix-Rouge.

« Un groupe d'avions nous précédait et, à en juger par la fumée qui enveloppait des maisons et des baraques, il avait certainement assez bien réussi son lancement de projectiles. La gare avait une de ses sorties obstruée. Une locomotive fumait encore, ses conducteurs devaient être quelque part en dessous. Du côté opposé une locomotive partait à toute vitesse. Nous essayions naturellement de l'atteindre. Nous nous dirigions par là et quelques centaines de mètres avant le but nous lancions une bombe. Nous obtenions le résultat désiré, la locomotive s'arrêtait. Nous faisions demi-tour et jetions encore des bombes bien placées sur la gare. Nous avions le temps et personne pour nous déranger. Il y avait tout près un centre d'aviation ennemi, mais pas de pilotes. Seuls les canons de défense tiraient isolément et dans une direction autre que la nôtre. Nous gardions une bombe pour nous en servir avec profit pendant le retour. Nous voyions alors un aviateur ennemi s'élever. Allait-il nous attaquer ? Je ne le pensais pas. Il devait plutôt se mettre en sûreté : c'est le meilleur moyen en cas de bombardement d'un centre d'aviation pour se soustraire à la mort.

« Nous faisions encore quelques tours et cherchions les camps. C'est un véritable plaisir de harceler les troupes à la mitrailleuse. Des peuplades à moitié sauvages, comme les Asiatiques, ont encore bien plus peur que des Anglais civilisés.

« Peu à peu les lignes approchaient, il était temps de lancer la dernière bombe. Elle était destinée « au » ballon captif des Russes. Nous descendions tranquillement à quelques centaines de mètres et la jetions sur le ballon. Les Russes le ramenaient rapidement au début, mais, quand la bombe tomba, tout s'arrêta. Les Russes abandonnaient leur *Letman* dans la nacelle et prenaient la fuite !

« Nous atteignions finalement le front, passions les tranchées et arrivions au centre où nous constations avec surprise une atteinte dans nos ailes, résultat de la canonnade ennemie. »

Voici le récit d'un autre bombardement :

« Une autre fois, nous étions dans la même région en train d'observer une attaque des Russes qui tentaient de franchir le Stochod. Nous arrivions, chargés de bombes et de beaucoup de cartouches pour les mitrailleuses et voyions avec surprise le Stochod déjà traversé par la cavalerie ennemie. Il n'y avait qu'un pont. C'était simple, on pouvait nuire énormément à l'adversaire en le détruisant. Des masses de troupes se pressaient sur l'étroite passerelle. Nous descendions le plus bas possible. La première bombe n'en tombait pas loin, la seconde et la troisième suivaient immédiatement. Le pont n'était pas atteint, mais la circulation était arrêtée. Tous prenaient la fuite. Le résultat était bon, bien que nous n'ayons lancé que trois bombes. L'escadrille entière arrivait derrière nous et il y avait cette fois des résultats efficaces.

« Mon observateur tirait sur les Russes avec sa mitrailleuse et cela nous rendait joyeux. Ce que fut positivement l'effet de toute cette expédition, je n'en puis parler, et les Russes ne me l'ont pas fait savoir non plus, mais ce que je puis revendiquer, c'est d'avoir, à moi seul, repoussé l'attaque. »

Nous terminerons cette publication d'extraits par une narration concernant la bataille de la Somme, en 1916 :

« C'était au temps où Boelcke, en deux mois, passait de 20 à 40 victoires. Nous, les débutants, n'avions pas encore l'expérience du maître. Nous ne volions pas une fois sans avoir à combattre. Il y avait souvent de grandes batailles aériennes comprenant 40 et même 60 Anglais contre, malheureusement pas toujours autant d'Allemands. Eux avaient la quantité et nous la qualité.

« Mais l'Anglais est intrépide, il faut lui laisser cela. Il passait à faible hauteur et venait visiter Boelcke en bombardant un centre d'aviation. Il provoquait, mais aussi acceptait toujours le combat. J'ai rarement vu un Anglais refuser la bataille, tandis que le Français préfère éviter une rencontre désavantageuse.

« Notre groupe connaissait de beaux

UN GROUPE DE L'ESCADRILLE RICHTHOFEN

Quelques-uns des as de l'escadrille 11 que commandait l'as des as boche aux 80 victoires. Dans la carlingue de l'avion, le capitaine von Richthofen (tué). Debout, de gauche à droite : X. le lieutenant Hintsch, le sous-officier Festner aux 12 victoires (tué), le lieutenant Schäfer aux 30 victoires (tué), le lieutenant Wolff aux 33 victoires (tué), le lieutenant Simon, le lieutenant Brauneck aux 9 victoires. Assis : les lieutenants Esser et Krafft. Devant le groupe, à terre : le lieutenant von Richthofen junior, aux 29 succès.

jours. L'état d'esprit du professeur se transmettait aux élèves.

« Le jour où Boelcke tomba, le groupe comptait déjà 40 victoires. Il en marque à présent plus de 100. L'esprit de Boelcke anime toujours ses fidèles successeurs. »

Ces extraits de l'ouvrage de Richthofen ne permettent pas d'apprécier hautement le caractère de son auteur. Il bluffe, il ment, il dénigre tour à tour les Russes, les Anglais et les Français, tous ses vols se traduisent par des résultats admirables, c'est bien le hobereau que la mort même ne fait pas respecter ! En terminant, enregistrons seulement l'aveu qui concerne le nombre des victoires du groupe de Boelcke. Quand celui-ci mourut, déclare Richthofen, l'escadrille comptait 40 victoires. Or, Boelcke ayant, aux dires de Wolff, totalisé ce chiffre, il faut croire que les autres, Richthofen compris, travaillaient peu.

Et cette phrase : « Le jour où Boelcke tomba, le groupe comptait déjà 40 victoires. Il en marque à présent plus de 100. » Même vis-à-vis de son maître, l'as aux 80 succès fantômes reste bouffi d'orgueil et de fatuité.

JACQUES MORTANE.

CONTROVERSE SUR LE RUGBY

Par Géo ANDRÉ

L'ATHLÈTE COMPLET GÉO ANDRÉ QUI, NOUVEAU COLLABORATEUR DE LA *VIE AU GRAND AIR*, EST CHARGÉ DE LA RUBRIQUE DU RUGBY, INDIQUE A NOS LECTEURS LES CAUSES DE LA RÉSURRECTION BRILLANTE DE CE SPORT QUI SEMBLAIT ÊTRE TOMBÉ DANS L'OUBLI.

Le Rugby est ressuscité ! Enfin, l'on s'est aperçu que tous les rugbymen n'étaient pas morts et qu'il en restait encore suffisamment pour conserver certains vieux usages d'avant-guerre, tel que celui de toucher un ballon avec les mains sans craindre un vigoureux coup de sifflet.

A quoi attribuer cela ? Par quel exorcisme a-t-on fait renaître le défunt ? Est-ce à la suite d'un referendum de presse ? Serait-ce par hasard le résultat d'enquêtes aux titres sensationnels : « Aimez-vous oui ou non le rugby ? » « Ne croyez-vous pas que le rugby sans les mains serait préférable ? » « Reverra-t-on jamais l'ancienne vogue du ballon ovale ? »

Eh bien non ! Si surprenant que cela soit, rien de pareil n'a amené cette renaissance. Tant que l'on n'a fait que se plaindre et palabrer, il n'en est rien résulté. Le jour où l'on s'est déterminé à faire un effort, à fournir un petit travail, moitié moins ardu qu'on ne l'imaginait, les résultats immédiats se sont manifestés.

Pourquoi avait-on abandonné le rugby, tandis que l'association échappait à cet oubli ? Je ne saurais le dire, mais je crois voir nettement pourquoi le rugby est revenu sur l'eau. L'idée de reprendre ce jeu a germé le lendemain même du premier match Nouvelle-Zélande contre Poilus Français, joué à Vincennes au début de 1917. Jusqu'alors les dirigeants du rugby étaient restés sous le coup d'août 1914. Pour eux les Boches avaient à coups d'obus crevé tous les ballons ovales. Pendant deux ans nos dirigeants ont douté, douté du public, de l'intérêt du jeu, et même des joueurs.

Après ce premier match, Nouvelle Zélande contre Poilus Français, leurs doutes sur le public ont cessé ; sur l'intérêt du jeu, ils ont tiqué (la défaite était vraiment pilule trop dure à avaler) ; mais relativement aux joueurs leurs doutes ont persisté.

Toutefois, les doutes sur le public s'étant dissipés, on présuma qu'il y aurait foule, et l'on se risqua. La renaissance du football était dès lors assurée. Mais on persista à ne se soucier des joueurs qu'en dernier ressort. Après tout, se disait-on, ils viendront bien d'eux-mêmes, si cela les intéresse ; un rugbyman n'oublie jamais. On organisa une saison principalement conçue en vue de matches à effet, susceptibles d'attirer le public grâce à des rivalités de régions. Programme séduisant qu'il était facile d'élaborer.

Si le rugby n'était plus pratiqué, il restait heureusement un mécanisme d'organisation d'avant-guerre. Les rouages n'étaient pas usés ; on avait seulement négligé de les faire fonctionner pendant deux ans. Seule une lubrification sérieuse manquait pour dérouiller les engrenages. Les clubs la fournirent instantanément grâce au fanatisme persistant des anciens joueurs, heureux de pouvoir sacrifier encore à leur ancien dieu. Tous ces vieux fanatiques revinrent aussitôt à la charge, ravis à l'idée de revivre en pleine guerre les beaux jours du temps de paix.

Ces joueurs échappés jusqu'ici à la tourmente et qui risquent chaque jour d'être entraînés par elle ont pendant qu'ils jouent une sensation de paix si forte que cette seule sensation suffit à les rendre plus que jamais esclaves de leur louable passion.

Voilà, selon moi, pourquoi il a été permis d'assister pendant cette saison à la résurrection des tournois de jadis.

Je ne voudrais point que nos organisateurs prissent mes critiques en mauvaise part, mais ils doivent m'accorder que pendant trois ans ils ont trop douté et que c'était là une faute. Mais à tous péchés miséricorde, surtout lorsque ces péchés ont été en fin de compte rachetés par le résultat atteint. Nos dirigeants n'espéraient certainement pas tant. Compter sur le public était un trait de génie, que sans doute ils n'ont pas prémédité. Mais il y a un fait certain et probant : ils se sont décidés à agir et cela a suffi pour nous replonger dans l'intérêt que procure le beau sport du rugby.

L'équipe du R.C.F. aura beaucoup fait parler d'elle. La voilà champion de France. Maintes gens qui ne savent où placer leur jalousie vont en profiter pour dénigrer systématiquement cette victoire. Il me semble entendre le murmure croissant des récriminations. Le principal reproche que l'on adresse à cette équipe repose sur le groupement des joueurs. Ce groupement semble au premier abord hétéroclite. Mais donnons-nous la peine de raisonner un peu. Pourquoi cette pléiade d'anciens joueurs est-elle réunie sous les couleurs parisiennes bleu ciel et blanc et non sous telles autres ? La proximité de Paris d'avec le front nous en fournit immédiatement l'explication. Tous les chemins mènent à Rome, dit le proverbe, mais j'ajoute que toutes les voies de chemin de fer du front convergent sur Paris, plutôt que sur Bordeaux ou Toulouse. Les anciens joueurs qui eurent envie de jouer coûte que coûte trouvèrent dans la proximité de Paris une facilité exceptionnelle.

Maintenant, pourquoi choisirent-ils le R. C. F. ? Uniquement par camaraderie. Les anciens internationaux qui retrouvaient là de vieux camarades de jeu se plurent à se replonger dans leur joyeux milieu d'antan, et comme le Racing possédait au début de la saison l'embryon de ce milieu, Boyau, Fellonneau, Strohl, Thierry et moi, l'on vit s'adjoindre à ce groupe, uniquement pour le plaisir de vivre ensemble quelques bons moments, les de Beyssac, Struxiano, Domercq et autres.

Doit-on regretter au point de vue sportif un tel assemblement de vieux joueurs ? Non, puisque cette pléiade est parvenue à donner un vigoureux coup de fouet aux jeunes joueurs des équipes adverses. Si les autres clubs, composés de jeunes éléments, n'ont pas bénéficié de la victoire, ils ont du moins appris en une saison plus qu'ils n'auraient pu le faire en jouant entre eux pendant plusieurs années. L'équipe du R. C. F. aura donc de cette façon contribué au progrès du rugby français. Lorsque j'entendais des critiques demander que le Racing fût mis hors concours, pour la raison qu'il était composé de joueurs trop forts, cela me rappelait étrangement ces rengaines déjà trop entendues pour notre malheur. N'avait-on point voulu boycotter les Jeux Olympiques sous le mauvais prétexte que les Américains s'entraînaient comme des professionnels et qu'ils étaient imbattables ? N'a-t-on pas fait campagne contre les champions à un moment où nous n'en avions pas suffisamment ? N'a-t-on pas voulu encourager la médiocrité en préconisant une guerre impitoyable aux spécialistes ? Et pourquoi tout cela, sinon par fainéantise, par jalousie, par manque de combativité ? Cela menait, sous prétexte de faiblesse, à supprimer toute lutte en mettant hors la loi les plus forts.

Je crois qu'à l'heure actuelle tout Français, digne de ce nom, flétrirait celui qui s'esquiverait de la lutte en se retranchant derrière de semblables raisons. Voilà pourtant ce que certains ont prétendu faire au rugby cette saison, soi-disant par amour du sport. Drôle de manière de le servir, ce rugby dont ils prétendent connaître les intérêts !

J'ai remarqué au contraire dans tous les matches que nous avons joués un esprit de lutte chez les jeunes grandement digne d'éloge. Loin de se décourager devant notre groupement de vieilles gloires, ils s'efforçaient de se montrer à la hauteur de la situation et mettaient tout leur honneur à essayer de nous surpasser. C'est de cet esprit de lutte que découlent les bénéfices moraux du sport. Je prétends que les équipes de jeunes que nous aurons battues auront retiré de leurs défaites des enseignements qu'elles n'auraient jamais eus. C'est à force de nous être fait battre par plus forts et plus vieux que nous dans l'art du rugby que notre foot-ball français a, d'année en année, fait des progrès considérables qui nous permettent maintenant de vaincre nos heureux adversaires d'avant la guerre.

D'autre part, l'équipe du R. C. F. a permis de constater que pour former un ensemble homogène, peu importe la latitude sous laquelle on est né. Une seule chose compte : être de bons copains unis par un idéal commun. Pourquoi enfin reprocher au Racing cet amalgame de joueurs venus de divers clubs ? Ne s'appelle-t-il point R. C. de France, et non, comme certains se sont plu à l'imaginer, R. C. de Paris.

Si je me suis attardé sur cette question, c'est que j'estime qu'en sport, il ne doit pas y avoir de rancunes.

Que l'on me permette de dire qu'en matière de rugby, nos critiques sont restés, exactement ce qu'ils étaient avant la guerre, peu compétents et plus que jamais pourris de parti-pris. Qu'ils ne m'en veuillent point de m'exprimer sans détours. J'ai toujours accueilli leurs critiques avec bonne humeur, et Dieu sait s'ils m'ont sévèrement critiqué ! Je reconnais à chacun le droit de me juger, pourvu qu'il me juge avec équité. J'espère que ces critiques, animés du même

L'EQUIPE DU RACING CLUB DE FRANCE, GAGNANTE DE LA COUPE DE L'ESPÉRANCE

Le Racing Club de France gagna la Coupe le 28 Avril 1917 en battant le Football Club Grenoblois par 22 points à 9. Le joueur marqué d'une croix, qui fut ce jour là le meilleur homme sur le terrain, est le fameux international bayonnais Domercq. Lieutenant dans les tanks, il a été décoré de la Légion d'honneur deux jours avant, pour un magnifique exploit accompli à la tête de ses chars d'assaut dans la Somme. Il a 3 palmes et 3 étoiles. L'équipe compte d'ailleurs 3 autres légionnaires : à gauche de Domercq : le lieutenant Thierry, et l'as Boyau. Le 3e joueur à sa droite est le lieutenant aviateur Peltier d'Oisy (4 boches) et le 4e Géo André.

esprit, me laisseront pour une fois les critiquer à leur tour. Je ne prétends du reste prendre sur eux aucune revanche, mais me livrer à quelques remarques impartiales.

La critique sportive peut jouer un grand rôle dans le progrès du rugby. Les critiques lues par les jeunes joueurs peuvent à la longue les amener à modifier leur jeu. Elles ont donc une influence directe sur eux. Aussi est-il à souhaiter que cette influence soit bonne, et elle ne peut l'être que venant de gens compétents et impartiaux.

Pour critiquer un match de rugby, il faut connaître ce jeu, non seulement pour l'avoir vu jouer, mais pour l'avoir pratiqué. Il faut avant tout avoir été un joueur, avoir pris part à toutes les phases possibles d'une partie, savoir ce qu'il est difficile de faire et ce qui est facile à ne point faire. Pour juger un joueur il s'agit de connaître parfaitement ce que l'on ferait à sa place. Pour juger une partie, il faut être un véritable tacticien, capable de discerner comment telle équipe doit se comporter en présence de telle autre. Pour cela, il faut avoir pratiqué longuement le rugby et en connaître toutes les ficelles. Celui qui ignore ce qui doit être fait ne peut savoir ce qui n'a point été fait. Vous voyez donc, critiques, que si vous jugez généralement mal les joueurs et les parties, vous n'en pouvez mais, le rugby étant encore trop jeune en France pour que des joueurs devenus vieux aient été aptes à devenir de bons critiques. Vous n'êtes point responsables de votre incompétence, mais vous devriez en retour vous montrer moins tranchants.

J'ai été grandement frappé en retrouvant, après une longue absence, les critiques toujours imbus des mêmes partis pris. Un tel propose toujours les joueurs d'une même contrée. L'autre dénigre systématiquement le même joueur. Le troisième sale vigoureusement les avant d'une équipe. Un dernier s'en prend aux trois-quarts exclusivement. Et cela quoiqu'il arrive. Tel, partisan de la méthode bayonnaise, ne rendra pas justice à une équipe qui aura fourni un admirable jeu écossais, et la diminuera sans ménagements. Ce dernier, comme ses collègues, n'aura pas le courage de s'avouer à lui-même qu'il ne comprend rien au rugby et s'encroûtera dans ses préjugés, fruits de son ignorance.

Ces partis pris, en outre, ne sont-ils pas un reste de notre vieil esprit de conservatisme ? A ce propos, je me rappelle une anecdote typique : il y a de cela bien longtemps, comme je venais de battre le record du 400 mètres haies, Tristan Bernard fit sur moi dans l'*Auto* un article élogieux, dans lequel il comparait mon allure à celle de Zimmermann. J'avais alors dix-neuf ans. Tout dernièrement le hasard me fit dîner avec Tristan Bernard et, comme nous en étions venus à parler de sport, il lui revint à l'idée que mon allure était tout à fait celle de Zimmermann. Elle avait pourtant nettement changé depuis dix ans. Mais mon interlocuteur était resté sur son impression du début, et malgré lui me voyait toujours avec ses yeux d'autrefois. Sa réflexion me fit sourire, car depuis lors ce n'était plus à Zimmermann que j'étais comparable, mais bien à Major Taylor, ayant pendant toute ma carrière de rugby servi aux critiques de tête de nègre. En effet, sans s'en rendre compte, ces critiques n'ont point cessé de me voir jouer tout comme au premier jour où j'ai touché un ballon. Si je prends cet exemple ce n'est pas pour appuyer spécialement sur mon cas, mais bien parce que la plupart des joueurs sont en butte aux mêmes partis pris. Souhaitons donc que quelques bons vieux joueurs soient appelés à tenir l'emploi de critiques.

Quant à la presse, en général, il faut bien reconnaître qu'au point de vue sportif les rubriques ne sont pas aussi complètement désintéressées que nous le souhaiterions. Je concède qu'en ces temps de profit à outrance, l'on ne doit rien négliger, mais je ne vois pas pourquoi l'on ne saurait concilier profit, sport et publicité. Si un journal fait de l'argent, ce ne doit pas être au détriment du sport. Qui dit sport dit loyauté. A ceux qui sacrifient la loyauté à l'argent, peu leur importent si les exercices physiques ont des bienfaits. Nous ne sommes plus que des figurants dans la baraque de Barnum.

Jouons-nous mieux qu'avant la guerre ?

C'est une question intéressante et qu'il convient d'aborder de sang-froid. Certes dans l'ensemble nos équipes ne valent point leurs aînées de 1913 ; leurs éléments sont encore trop jeunes et une trop grande interruption s'est malheureusement produite. Nous constatons par contre un enthousiasme et une volonté d'effort qui, s'ils sont encouragés, nous promettent de futures équipes de premier ordre.

Pour arriver à un résultat plus rapide, chaque contrée et chaque équipe devront recourir à un ou plusieurs vieux joueurs qui guideront les efforts.

Si nous avons tenu en échec tous les teams anglais et même la Nouvelle-Zélande, cela tient à diverses raisons. Les Anglais

LA PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE NÉO-ZÉLANDAISE

Ce fut pour les Néo-Zélandais le commencement des ovations. Ils devaient en connaître d'autres en nous faisant assister à la plus belle démonstration de rugby vue depuis longtemps.

n'étaient pas mieux entraînés que nous, mais chaque joueur français se trouvait dans une forme physique supérieure à celle des années de paix, en raison de la vie réglée de nos soldats. Notre équipe avait pris une confiance qu'elle n'avait pas auparavant. Cette guerre nous a montré nos facultés de résistance tant physique que morale. De là découle la confiance, important facteur de la victoire. Avant le match Nouvelle-Zélande, nous nous sentions déjà plus d'aplomb qu'avant la guerre. Rien ne nous paraissait plus impossible avec de la volonté, et cette volonté nous l'avons eue durant tout le match. Malheureusement nous n'avons pas été jusqu'au bout absolument sûrs de notre force. Ayant une légère avance, nous nous sommes efforcés d'attendre la fin de la partie par de longs coups de pied en touche. Nous avons voulu gagner du temps, ce qui nous a empêché d'obtenir une victoire éclatante.

A mon avis, nous sommes, à l'heure actuelle, en mesure de disputer la palme à n'importe quel team du monde. Cette confiance en nous que dix années de rugby ne nous eussent peut-être pas donnée, la guerre nous l'a inculquée.

Nous avons noté l'effort de nos dirigeants pour monter une saison de rugby. Ils sont en effet parvenus à mettre sur pied un championnat intéressant. Mais ils auraient tort de s'imaginer que tout le succès leur est dû. Ils doivent surtout rendre grâce aux joueurs qui sont accourus nombreux à leur appel et qui ont fait preuve d'un entrain remarquable après un si long sommeil.

Il ne faudrait pas toutefois trop compter sur les bonnes volontés et partir du principe que les joueurs s'amusant, l'on peut se permettre de les traiter par-dessous la jambe.

A l'occasion du plus grand match international de la saison, j'ai constaté un regrettable manque d'organisation à l'égard des joueurs. L'on s'était occupé merveilleusement de tout ce qui concernait le public, mais l'on n'avait rien fait pour les acteurs, avant le match. Certains, venus de la plus lointaine

UN ESSAI DES

Ce ne fut pas le seul, hélas, de la partie! Car les Néo-Zélandais en marquèrent une composée d'individualités notoires, manquait totalement d'entraînement. Avec les a cette année presque pris sa revanche. Ce match fut, on peut le dire, el véritable

LA PRESENTATION DE L'EQUIPE FRANÇAISE

Ce salut fait penser à celui du gladiateur antique. La mort guettait ces poilus dès le lendemain; Bechade, arrière de l'équipe, était tué huit jours à peine après le match.

NÉO-ZÉLANDAIS

dizaine, dont un réussi par l'arrière! Il est vrai que l'équipe française, quoique mêmes hommes, ou de va eur à peu près semblable, mais mieux entraînés, elle signal de la résurrection du rugby, dont on commençait vraiment à désespérer.

province, ne furent guidés en aucune façon. Il leur fallut se débrouiller eux-mêmes pour arriver de la gare dans les vestiaires sans trop de retard.

Chaque joueur avait l'impression qu'auprès des dirigeants il n'existait pas. Ceux-ci, affolés par la recette, ne s'occupaient que d'elle. Allons, Messieurs, un peu de vergogne et n'ayez pas peur la prochaine fois de prodiguer votre affolement non point autour des guichets, mais autour de ceux à qui vous devez ces brillants résultats. Montrez au moins aux joueurs que vous ne les oubliez pas.

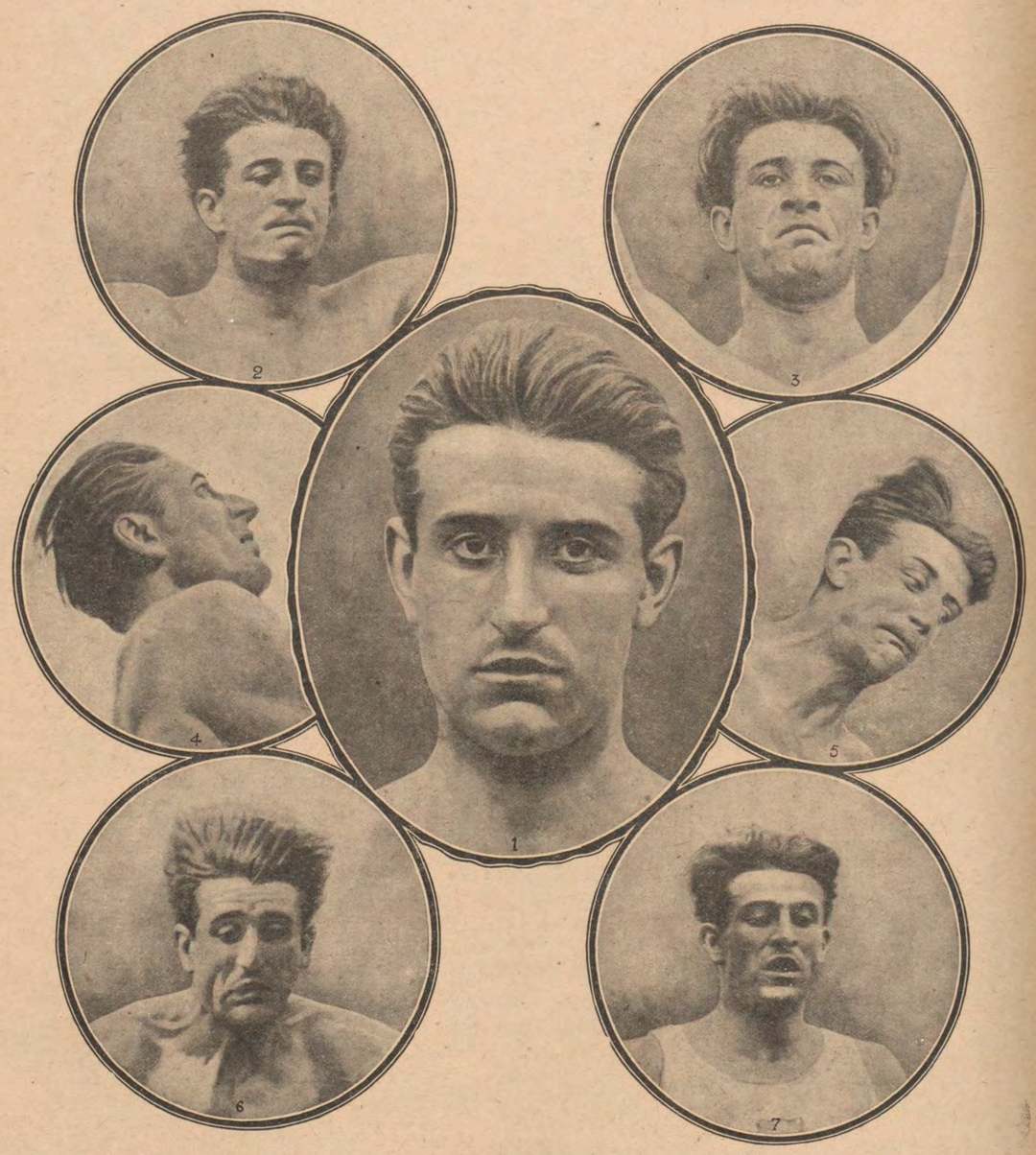
Il reste un autre défaut à corriger. Pontifes, ne vous laissez pas submerger par trop de règlements oiseux. Commissions, sachez appliquer plus intelligemment les textes; faites un travail pratique et tenez-vous-en là. De cette façon, vous aurez mérité des éloges, et la prochaine saison s'en ressentira avantageusement.

Je m'adresse aux joueurs de rugby. Nous avons vu que l'une des principales raisons de notre demi-victoire sur la Nouvelle-Zélande, était notre condition physique, bien supérieure à celle de jadis. Si donc, joueurs, vous voulez pour la saison prochaine retirer du rugby des satisfactions plus complètes que cette année, entraînez-vous d'une façon constante. N'attendez point l'automne pour vous remettre aux exercices physiques. La saison du rugby terminée, s'ouvre la période plus chaude qui permet la course et les concours athlétiques. Pratiquez la course qui est une nécessité absolue pour tout footballer. N'avez-vous pas vu Perpignan gagner le Championnat de France uniquement parce que ce team, quoique d'un jeu moyen, possédait un entraînement supérieur et un bon nombre d'athlètes de premier ordre ? A quoi Bayonne attribue-t-il son championnat de 1913 ? A son souffle.

En entretenant votre corps en parfait état, vous favoriserez l'exercice de vos poumons, et la saison prochaine venue, vous vous sentirez d'autres hommes. Vous serez alors à même de constater que, tant pour votre santé que pour l'équilibre de votre esprit, les sports athlétiques ont été d'incomparables bienfaits.

Géo ANDRÉ.

L'EFFORT DANS LES COURSES



ANDRÉ, ATHLÈTE COMPLET, CHAMPION ET RECORDMAN DE FRANCE

CETTE SERIE DE PHOTOS PRISES EN PLEIN EFFORT SPORTIF MONTRENT ANDRÉ DANS LE 100 METRES PLAT (2). DANS LE LEVER DE LA BARRE DE 40 KILOS (3). DANS LA CORDE LISSE (4). DANS LE LANCEMENT DU POIDS (5). DANS LE SAUT EN LONGUEUR SANS ÉLAN (6) DANS LE 400 METRES PLAT (7).

ET CONCOURS ATHLÉTIQUES

FAILLIOT, CHAMPION DE FRANCE ET RECORDMAN DU 400 MÈTRES PLAT

LES PHASES DE L'EFFORT EN COURSES ET CONCOURS : FAILLIOT DANS LE DEMI-FOND (2). DANS LE LEVER DE LA BARRE DE 40 KILOS (3). DANS LE LANCEMENT DU POIDS (4). DANS LE JETÉ DE LA BARRE DE 40 KILOS (5). A L'ARRIVEE D'UN 400 MÈTRES (6). DANS LE SAUT EN LONGUEUR AVEC ELAN (7).

VERMEULEN ET KOLEHMAINEN DANS LE CROSS INTERNATIONAL

Au centre : *le champion de France professionnel et son rival finlandais avant la course où Vermeulen triompha.* A droite : *l'arrivée du vainqueur Vermeulen.* — A gauche : *un passage de Kolehmainen à travers bois (alors que le champion français l'a déjà pris de vitesse).*

L'EFFORT DANS LES COURSES DE VITESSE

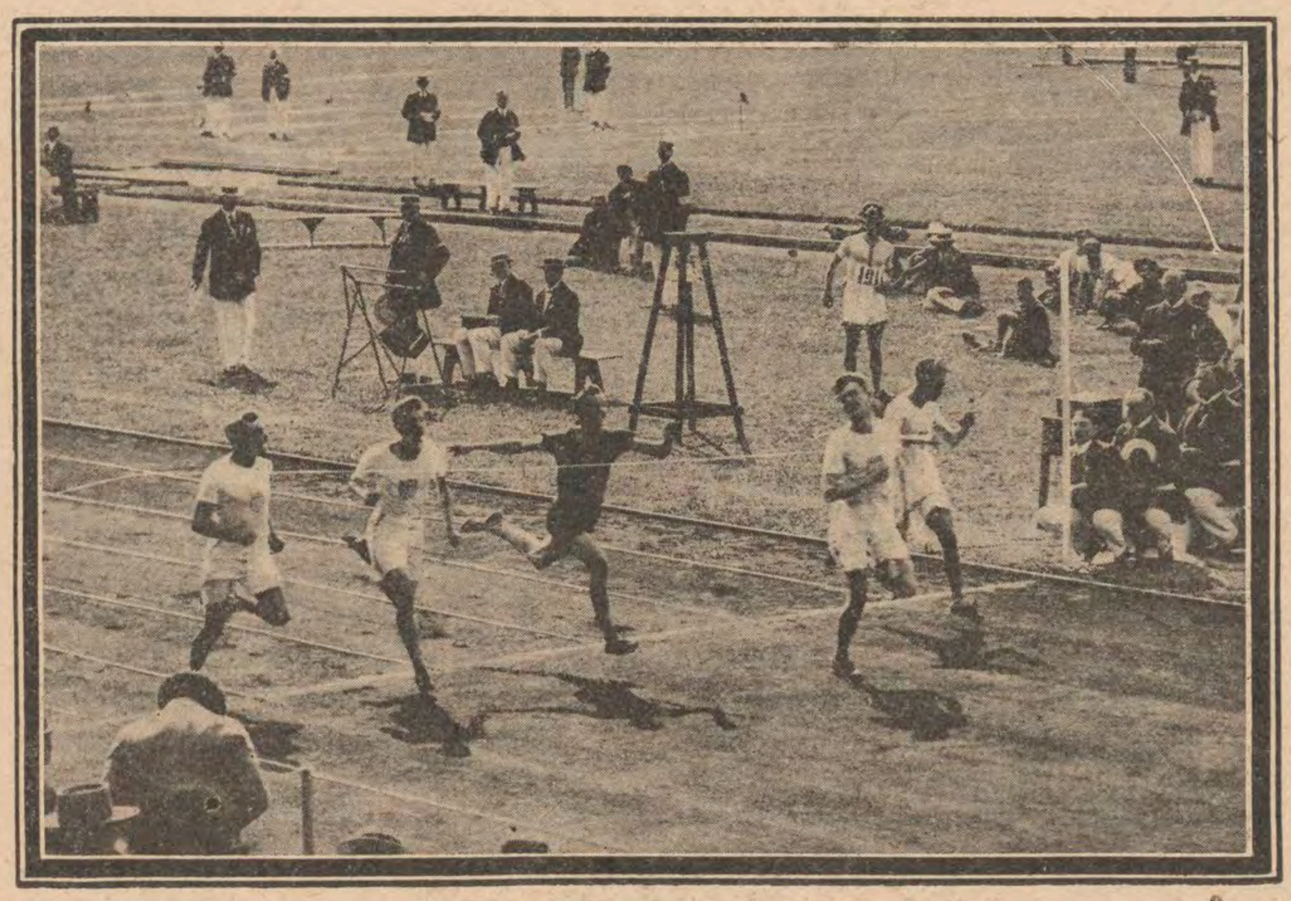
par Jean DAÇAY

L'ENSEIGNEMENT DES 35 DERNIÈRES SECONDES DU RECORD DE LA DEMI-HEURE DE JEAN BOUIN : L'EFFORT SE MESURE EN RÉSISTANCE ET EN DURÉE. IL SE MESURERA AUSSI, DANS UN AVENIR PROCHAIN, AU POINT DE VUE PHYSIOLOGIQUE ET IL Y AURA UNE SCIENCE HUMAINE DU PUR SANG.

L'UNE des émotions les plus intenses que les sports athlétiques m'aient fait vivre fut celle que j'éprouvai pendant les trente-cinq dernières secondes du record de la demi-heure de Jean Bouin. C'était il y a bientôt sept ans, un soir d'hiver où la brume et le vent, sous un ciel bas, se montraient hostiles aux records. De la brume, un sol lourd, où la pluie déjà tombée n'avait pas séché tandis que des gouttes d'eau annonçaient un prochain orage. Le soir, peu avant la nuit.

Après des essais minutieux de ses entraîneurs, Bouin s'était décidé. « La pluie, m'avait-il déclaré, ne me gênera guère, mais le vent est un ennemi terrible. La ligne d'arrivée ici (à Colombes) est bien abritée par les tribunes. Mais les virages et la ligne opposée sont en plein exposés au vent. »

Il était parti. Ses entraîneurs volontaires, des champions, l'avaient mené de tour en tour et l'homme chronomètre, après un départ très vite, avait stabilisé ses foulées entre 1 m. 34 s. et 1 m. 35 s. aux 500 mètres.



L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES A STOCKHOLM

La finale de l'épreuve de vitesse des Jeux Olympiques que nous voyons ici fut gagnée par l'Américain R. C. Craig. (Quatre concurrents sur cinq représentaient les Etats-Unis.)

Deux défaillances imperceptibles, de celles qui font perdre quelques cinquièmes de seconde par 500 mètres, l'avaient retardé, et aux 9.500 mètres il était en retard de quatre secondes sur son horaire.

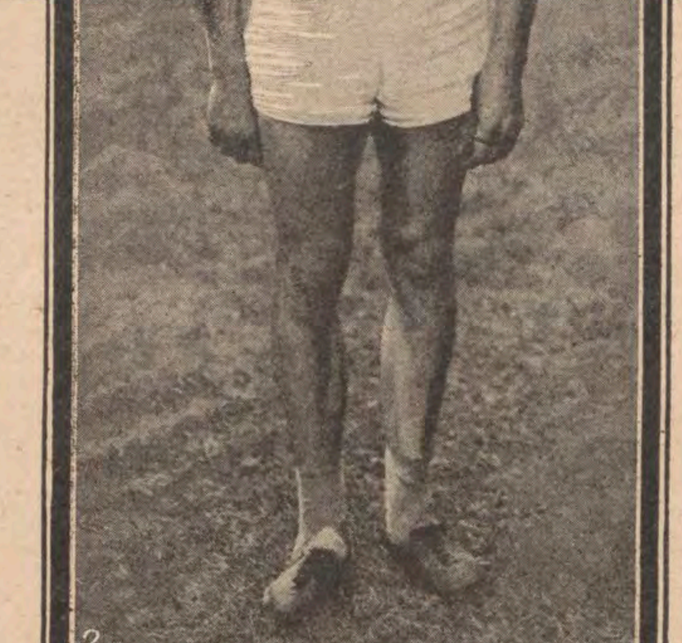
Il s'agissait, on s'en souvient peut-être, de battre les 9 kil. 712 mètres de l'Anglais White, un record du monde de la demi-heure qui tenait debout depuis 48 ans. Bouin avait prévu pour les 9.500 premiers mètres 29 m. 21 s. ; il les avait parcourus en 29 m. 25 s. Tous, penchés sur nos chronomètres, nous avions l'impression de l'échec. Il restait à Jean Bouin 35 secondes pour couvrir 212 mètres, après une demi-heure d'efforts. Dans ces 35 secondes, dans ces 212 mètres de piste, il y avait trois records, le record de France, le sien, au 89e mètre, le record du monde amateur, celui de Shrubb, au 160e mètre, le record du monde professionnel, celui de White, aux 212 mètres.

Bouin, en passant devant nous, démarre tout à coup, à une

1

2

3



4

5

L'EFFORT EN COURSE DE JEAN BOUIN

A gauche : *Bouin au train dans un 800 mètres.* Au centre, de haut en bas : *Bouin recordman du monde de l'heure au repos. Bouin en course dans un 5.000 mètres contre Keyser. Bouin en exhibition sur la piste de Vincennes.*

allure qui surprend par sa vitesse, Arnaud, Saladin, Bouchard et Poulenard, ses entraîneurs. Puis, dans le second virage il est à bout et ralentit. Je vois, aux fiches blanches qui marquent sa tâche, qu'il a passé les 89 mètres de son record et qu'il est à quelques mètres du record de Shrubb. Et là, alors que nous perdions espoir, avec une détente de furieuse énergie, il effectuait un cent mètres inouï de puissance après un tel effort. En pleine action il dépassait le drapeau jalonnant sur la piste le record de White et neuf mètres plus loin le coup de pistolet annonçait que le vieux record du monde lui appartenait désormais.

Conditions atmosphériques pénibles, lutte opiniâtre contre les éléments, tout avait accru la difficulté et Bouin avait battu sur le poteau le « père Temps », souverain maître des records.

C'était une grande date dans notre histoire sportive puisque pour la première fois un champion français, en course à pied, battait un record du monde. Je le savais, et parce que j'avais eu la hantise de ces deux cents derniers mètres je réfléchis à leur signification. Trente-cinq secondes pour 221 mètres, c'est un temps qui de loin reste inférieur au record de cette distance. Et cependant j'avais hurlé d'enthousiasme. Pourquoi ?

C'est le mystère des records de distance et de durée, la plus précise des notions que nous ayons jusqu'ici sur les limites de l'effort humain. Les records de course, à mesure qu'ils se prolongent en durée, diminuent en vitesse. Sur 100 mètres, la distance la plus favorable à l'effort intense, le record du monde représente 9 m. 52 à la seconde ; sur 200 mètres, c'est encore 9 m. 48 ; sur 400 mètres 8 m. 56. Puis l'intensité, la vitesse diminuent. Le record des 800 mètres représente 7 m. 15 à la seconde, celui du mille 6 m. 36, celui des 5.000 mètres 5 m. 70.

Dans le record de la demi-heure la vitesse moyenne à la seconde de Jean Bouin avait été de 5 m. 40. Et si, dans les derniers 200 mètres, Bouin avait battu le record du monde, c'était parce que durant 35 secondes il avait réalisé un effort de 6 m. 30 à la seconde.

Il a été possible d'autre part — et je crois avoir été le premier à faire cette étude, en analysant des faits et des records — de mesurer les différentes phases de l'effort

RECORDMAN DU MONDE DE L'HEURE

La première grande prouesse athlétique du Marseillais Jean Bouin, sa tentative du record de l'heure au stade de Colombes, où il s'attaquait au record de France détenu par Ragueneau, de la Société Athlétique de Montrouge.

dans la course de vitesse pure, les 100 mètres, avec le temps de la mise en train au départ et la puissance de la pleine foulée. Il a été démontré que les meilleurs champions parcourent les premiers dix mètres en deux secondes, ce qui équivaut à dire que la détente au départ représente pour le coureur le plus habile une perte de temps d'environ une seconde. La pleine allure du record, dans les foulées qui suivent, atteint la vitesse de 1 m. 14 au dixième de seconde. Il ressort de ces chiffres que le sprint exige une minutie de préparation, une aptitude à la détente instantanée, un jeu parfait des muscles puisqu'une perte d'un dixième de seconde équivaut à un échec.

Temps et chiffres, analyse des uns et des autres, tel est le seul bilan actuel vraiment précis de notre science de la course. L'effort athlétique y a ses mesures en intensité comme en durée, et il serait possible, dès maintenant, de fixer en deux courbes d'intensité et de durée le graphique des limites actuelles de l'effort humain.

Cette délimitation en chiffres n'est qu'une approximation de l'extérieur, précise, mais incomplète. Elle ne dit rien des gestes de l'effort, du style qui a réalisé le maximum de rendement. Il appartiendra, dans un avenir prochain, à la chronophotographie, de donner après l'observation d'un grand nombre d'images les règles de cinématique qui régissent nos efforts et nos mouvements. Ce sera l'avènement de la méthode Taylor dans les sports, et par suite, puisque les sports sont l'école de l'entraînement intense dont la vie pratique doit s'inspirer, l'avènement de lois nouvelles pour les gestes professionnels de tous les corps de métiers.

Cette étude, déjà si complexe, qui est si nécessaire au sport et que nous ignorons, nous fera réaliser des progrès d'un prix inappréciable. Elle ne suffira pas, car il lui manque l'examen de facteurs essentiels de l'action humaine : les facteurs physiologiques. Un jour viendra où, parallèlement aux examens extérieurs, on procédera à l'étude intime du moteur humain. C'est seulement de l'union de ces deux sciences encore ignorées que nous obtiendrons le maximum de rendement, réalisations de la vie et records de sport.

Il y a, en vérité, une science de l'effort, une science du pur sang.

JEAN DAÇAY.

LA MORT DE DARRAGON

Par le Dr DESCHAMPS DE ROYE-HÉBERT

"Habent sua fata libelli"
"Les livres ont leur destinée"
TERENTIANUS-MAURUS.

LA FIN DU CHAMPION LOUIS DARRAGON, TOMBÉ EN COURSE AU « VEL' D'HIV' », A MONTRÉ UNE FOIS DE PLUS LE DANGER DE CES EXHIBITIONS MALSAINES QUI NE SONT PAS DU SPORT. C'EST LA MORT DES MEILLEURS QUI FINIT PAR CONVAINCRE LES ENTREPRENEURS DE SPECTACLES!

C'est du Darragon intime surtout que je voudrais parler, du professionnel conscient de sa valeur, trafiquant de celle-ci en un juste commerce jusqu'au jour d'une retraite dorée ; c'est aussi de certains faits troublants, coïncidences émouvantes, rapprochements prophétiques en quelque sorte, manifestations inconscientes de la destinée qui nous gouverne... et qui échappent à nos sens.

A peine le dernier numéro de la *Vie au Grand Air* était-il paru, que Darragon me dit, au sujet de mes souvenirs sur Geo Banker : « Maintenant que vous voilà passé médecin des morts, j'espère que vous allez me soigner tout particulièrement ? » Cette ironie frondeuse était si peu dans le caractère du pauvre garçon, que j'eusse toujours gardé pour moi cette réflexion, s'il n'avait lui-même et précisément dans ce même journal (N° de Noël 1907) pris soin de décrire avec soin la catastrophe qui devait l'emporter.

Moi-même, la semaine précédente, comme si j'avais le sombre pressentiment que l'instant fatal approchait, ne m'étais-je pas élevé avec force, dans le compte rendu que j'écris chaque semaine pour le compte d'une revue sportive contre ces soi-disant sportsmen, s'écrasant en 1916, à la recherche de l'atroce frisson des matches de motos ? « Combien j'ai tort, ajoutais-je, de rompre des lances pour la bonne cause, de me gendarmer pour la défense du sport pur, lorsqu'une majorité actuelle réclame et donne sa préférence *au spectacle.* »

Il y a là plus qu'une simple coïncidence ; le mot « hasard » est bien vite prononcé et je demeure persuadé que bien des faits, s'ils étaient soigneusement autant qu'impartialement recherchés et interprétés, par leur concordance viendraient vigoureusement étayer ma thèse : celle du *Mectoub* fataliste et résigné de l'Islam. C'était écrit !

On a suffisamment épilogué sur les causes matérielles de sa chute, cette pédale se démontant soudain en deux, la cage restant attachée au pied par les courroies, tandis que l'axe demeurait fixé à la manivelle. Je ne ferai de même qu'effleurer rapidement sa carrière sportive.

Né à Vichy, le 6 février 1883, Louis Darragon ne vint au cyclisme qu'en 1902, séduit par l'exposé brillant que lui en faisait Jacquelin, mais bien décidé, à part lui, à ne suivre son modèle que sur le terrain de ses exploits sportifs. D'une qualité moyenne, manquant de ce *finish* qui fait le sprinter de classe, c'est par les à-côtés qu'il subviendra tout d'abord à son existence : handicaps, courses-poursuite, primes, se signalant enfin par le record des 10 kilomètres sans entraîneurs, couverts en 14'19". Cette endurance et surtout le bon vouloir qu'il montre le font accepter par Petit-Breton, tué au front récemment, comme co-équipier dans les six jours de New-York. Ce ne fut pas un succès, puisqu'il dut abandonner, désespéré, à mi-course.

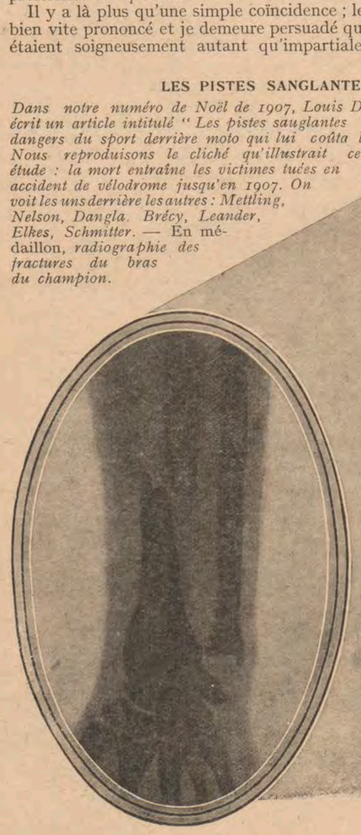
Cependant le débutant avait de l'étoffe et de l'endurance. La *Gazetta dello Sport*, rappelant le temps où il n'était que petit coureur local, parle d'une course-poursuite entre cinq Italiens, dont Singrossi, Anzani, etc., et cinq Français, Poulain, Domain, etc..., et enfin un remplaçant de la dernière heure, le coureur local Darragon.

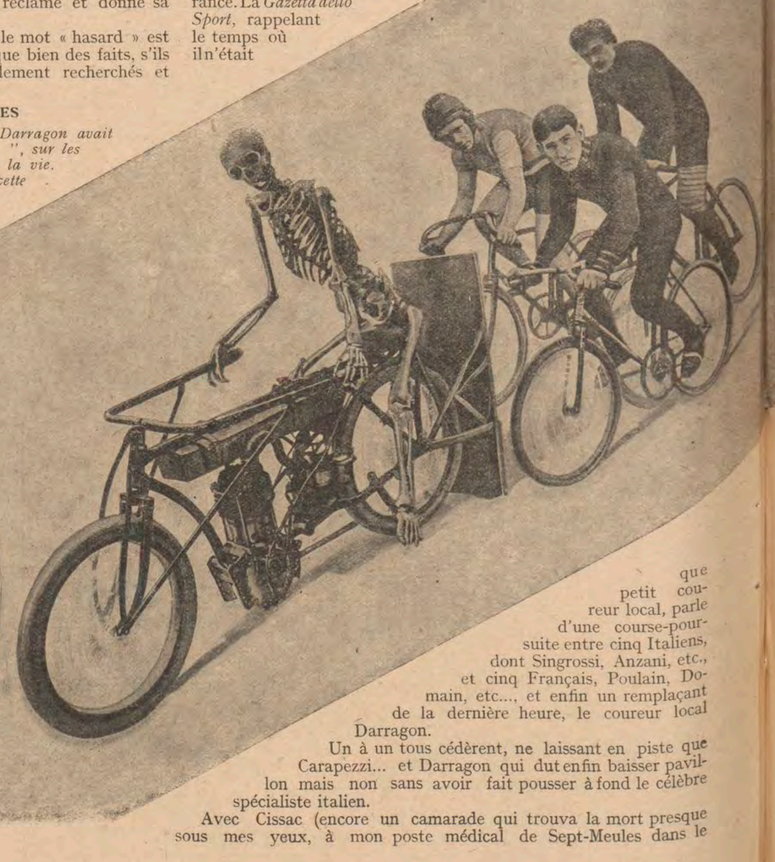
Un à un tous cédèrent, ne laissant en piste que Carapezzi... et Darragon qui dut enfin baisser pavillon mais non sans avoir fait pousser à fond le célèbre spécialiste italien.

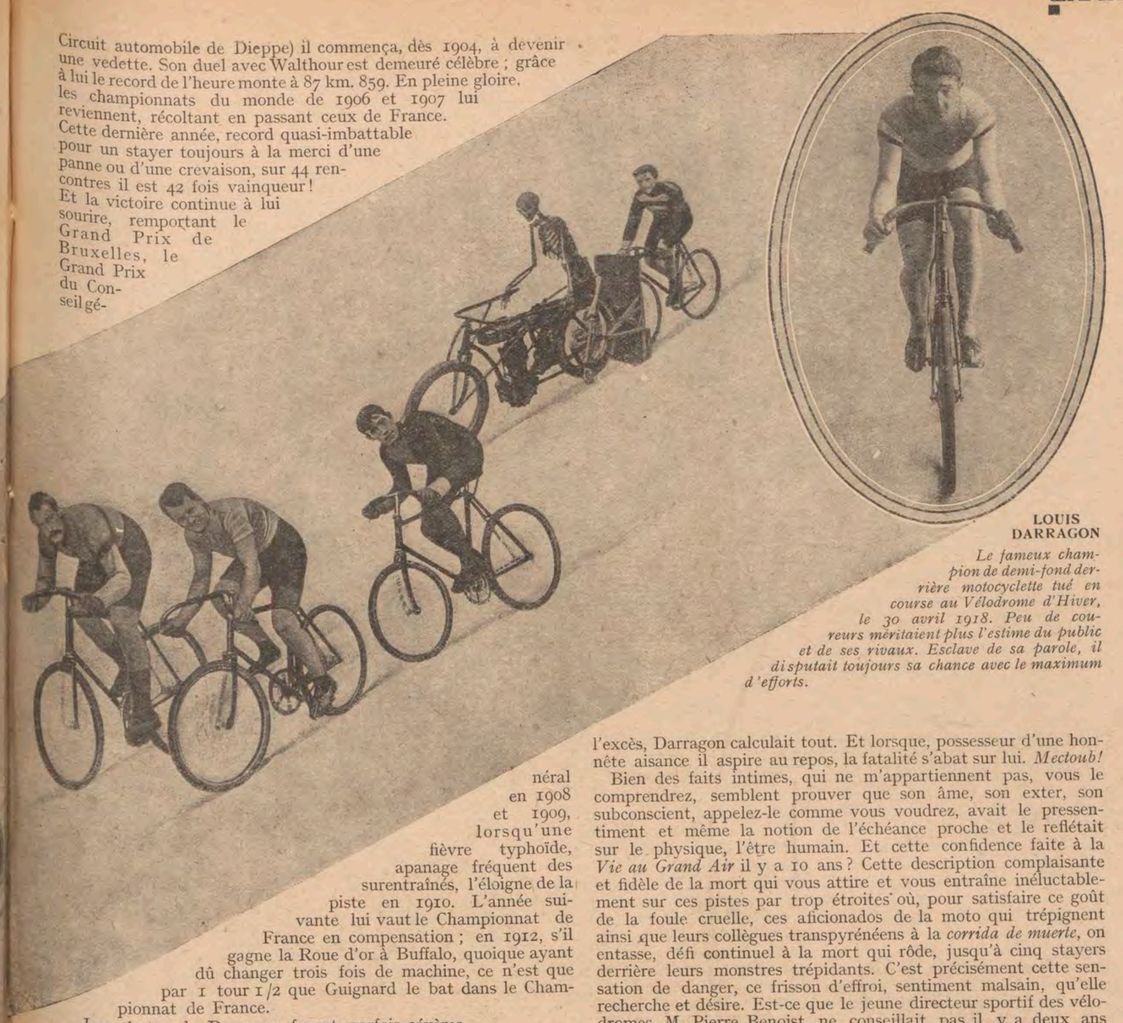
Avec Cissac (encore un camarade qui trouva la mort presque sous mes yeux, à mon poste médical de Sept-Meules dans le

LES PISTES SANGLANTES

Dans notre numéro de Noël de 1907, Louis Darragon avait écrit un article intitulé " Les pistes sauglantes ", sur les dangers du sport derrière moto qui lui coûta la vie. Nous reproduisons le cliché qu'illustrait cette étude : la mort entraîne les victimes tuées en accident de vélodrome jusqu'en 1907. On voit les uns derrière les autres : Mettling, Nelson, Dangla. Brécy, Leander, Elkes, Schmitter. — En médaillon, radiographie des fractures du bras du champion.







LOUIS DARRAGON

Le fameux champion de demi-fond derrière motocyclette tué en course au Vélodrome d'Hiver, le 30 avril 1918. Peu de coureurs méritaient plus l'estime du public et de ses rivaux. Esclave de sa parole, il disputait toujours sa chance avec le maximum d'efforts.

Circuit automobile de Dieppe) il commença, dès 1904, à devenir une vedette. Son duel avec Walthour est demeuré célèbre ; grâce à lui le record de l'heure monte à 87 km. 859. En pleine gloire, les championnats du monde de 1906 et 1907 lui reviennent, récoltant en passant ceux de France. Cette dernière année, record quasi-imbattable pour un stayer toujours à la merci d'une panne ou d'une crevaison, sur 44 rencontres il est 42 fois vainqueur ! Et la victoire continue à lui sourire, remportant le Grand Prix de Bruxelles, le Grand Prix du Conseil général en 1908 et 1909, lorsqu'une fièvre typhoïde, apanage fréquent des surentraînés, l'éloigne de la piste en 1910. L'année suivante lui vaut le Championnat de France en compensation ; en 1912, s'il gagne la Roue d'or à Buffalo, quoique ayant dû changer trois fois de machine, ce n'est que par 1 tour 1/2 que Guignard le bat dans le Championnat de France.

Les chutes de Darragon furent parfois sévères.

Dès 1903, il se casse le bras ; seconde édition à Dresde en 1905, terminant sa saison par une fracture de la clavicule. Fin 1912 c'est l'avant-bras qu'il se brise à nouveau à l'entraînement au Parc des Princes. Il y a moins d'un an encore, un accident lui survint, influant, par contre, sur une affectation militaire.

Ce n'est pas par pure gloriole, pour étonner les camarades ou toucher un cœur inconstant que Darragon prit le *métier* de coureur cycliste. C'est qu'il y voyait une source de revenus qu'aucune autre situation ne pourrait lui donner. De là ce travail consciencieux et acharné où d'autres auraient péri ; cette qualité *acquise* entièrement, n'ayant aucun des dons innés du sprinter ; cette mise en valeur, enfin, d'une réputation. Darragon fut un professionnel dans la bonne, la belle et large acception du terme.

Il est de fait que si, d'une part, il ne gâchait pas les prix (n'a-t-on pas avancé le chiffre de vingt mille francs pour son contrat actuel ?), il était par ailleurs toujours prêt à se solidariser à ses camarades, à appuyer de sa signature toutes les revendications justes des travailleurs de la piste, contre les entrepreneurs de spectacles sportifs, ou simplement les directeurs exploitant les vélodromes. Par contre tout contrat signé était scrupuleusement observé, et tous ses efforts tendaient à se présenter en forme, disputer loyalement sa chance, en donner enfin au directeur « pour son argent ».

C'est à ce sérieux, à cet entêtement tenace qu'il dut d'acquérir et de garder ses qualités d'endurance. Prévoyant et méticuleux à l'excès, Darragon calculait tout. Et lorsque, possesseur d'une honnête aisance il aspire au repos, la fatalité s'abat sur lui. *Mectoub!*

Bien des faits intimes, qui ne m'appartiennent pas, vous le comprendrez, semblent prouver que son âme, son exter, son subconscient, appelez-le comme vous voudrez, avait le pressentiment et même la notion de l'échéance proche et le reflétait sur le physique, l'être humain. Et cette confidence faite à la *Vie au Grand Air* il y a 10 ans ? Cette description complaisante et fidèle de la mort qui vous attire et vous entraîne inéluctablement sur ces pistes par trop étroites où, pour satisfaire ce goût de la foule cruelle, ces aficionados de la moto qui trépignent ainsi que leurs collègues transpyrénéens à la *corrida de muerte*, on entasse, défi continuel à la mort qui rôde, jusqu'à cinq stayers derrière leurs monstres trépidants. C'est précisément cette sensation de danger, ce frisson d'effroi, sentiment malsain, qu'elle recherche et désire. Est-ce que le jeune directeur sportif des vélodromes, M. Pierre Benoist, ne conseillait pas il y a deux ans « aux personnes atteintes de maladies de cœur » (j'ai le papier) de ne point venir ce jour-là en raison de la lutte « effroyable » ? Ah ! combien je comprends le titre choisi par Louis Darragon : *Les pistes sanglantes !*

Hélas !... et combien aussi son libellé suit sa destinée... « Il faut bien le dire, écrivait-il, avec le nombre croissant de coureurs de demi-fond, croît dans la même proportion le nombre des entraîneurs ; il y en a d'excellents, mais il y en a d'exécrables ! Je préférerais ne jamais courir que courir derrière certains hommes ; et quand ils entraînent de mes adversaires dans une épreuve que je dispute, j'avoue avoir une appréhension constante quand je suis obligé de rouler près d'eux.

« Avec de grosses motocyclettes difficilement maniables et sur une piste encombrée de cinq ou six coureurs, pensez au danger constant auquel on n'arrive à échapper que par miracle... Ceux qui courront prendront le départ sans appréhension et sans songer comme aujourd'hui, avec autant de mélancolie que de résignation, qu'on risque fort de se tuer en tâchant de gagner sa pauvre vie...

« Je ne suis pas heureux, mais j'avoue éprouver une certaine appréhension quand j'entends derrière moi une motocyclette. Admettez que ce soit pour cela que je m'efforce de partir en tête et de passer mes adversaires le plus vite possible...

Dix ans ont passé. Alors il ne s'agissait point du terrible rendez-vous. C'est chose faite aujourd'hui. *Habent sua fata libelli !*

Dr DESCHAMPS DE ROYE-HÉBERT.

LES CHAMPIONS DU MONDE DE BOXE

Par Jacques MORTANE

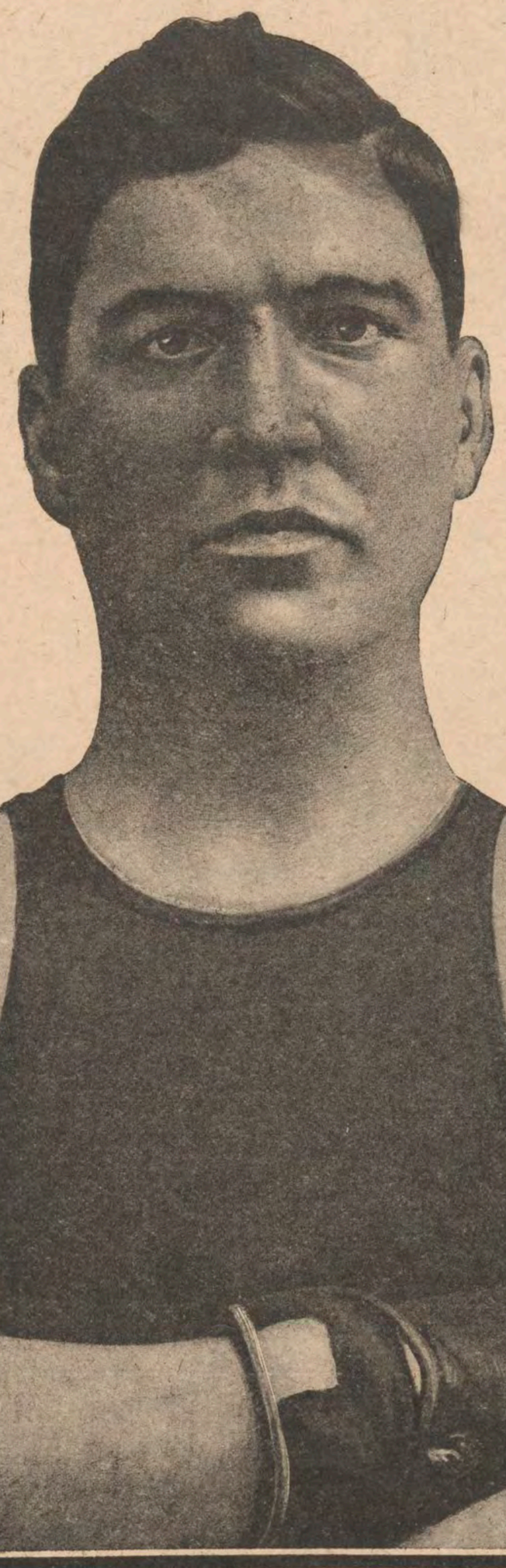
A L'HEURE ACTUELLE OU PRESQUE TOUS LES CHAMPIONS AMÉRICAINS SONT MOBILISÉS, LE PALMARÈS NE SEMBLE PAS DEVOIR SUBIR DE MODIFICATIONS AVANT LA FIN DE LA GUERRE, SAUF POUR LE TITRE DES POIDS LOURDS QUE FULTON VA TENTER DE RAVIR A JESS WILLARD

Le palmarès du championnat du monde de boxe a subi des modifications depuis le début de la guerre. A la vérité, celui de nos chasseurs de boches intéresse davantage, mais nous ne devons pas cependant oublier le sport qui, avant la campagne, nous passionnait tant et nous valait des émotions qui semblent bien incolores à côté de celles ressenties depuis, hélas !

Prochainement, le 4 juillet, un grand combat se déroulera pour le championnat des poids lourds et mettra aux prises le peu sympathique Jess Willard, détenteur actuel, et Fred Fulton, autre personnage gras. Avant de parler de ces pugilistes, donnons la liste actuelle des champions :

Poids lourds . . .	Jess Willard.
— mi-lourds .	Battling Levinsky.
— moyens . .	Mike O'Dowd.
— mi-moyens.	Ted (Kid) Lewis.
— légers . . .	Benny Léonard.
— plumes. . .	Johnny Kilbane.
— coqs. . . .	Johnny Ertle, ou Pete Herman.
— mouches . .	Jimmy Wilde.

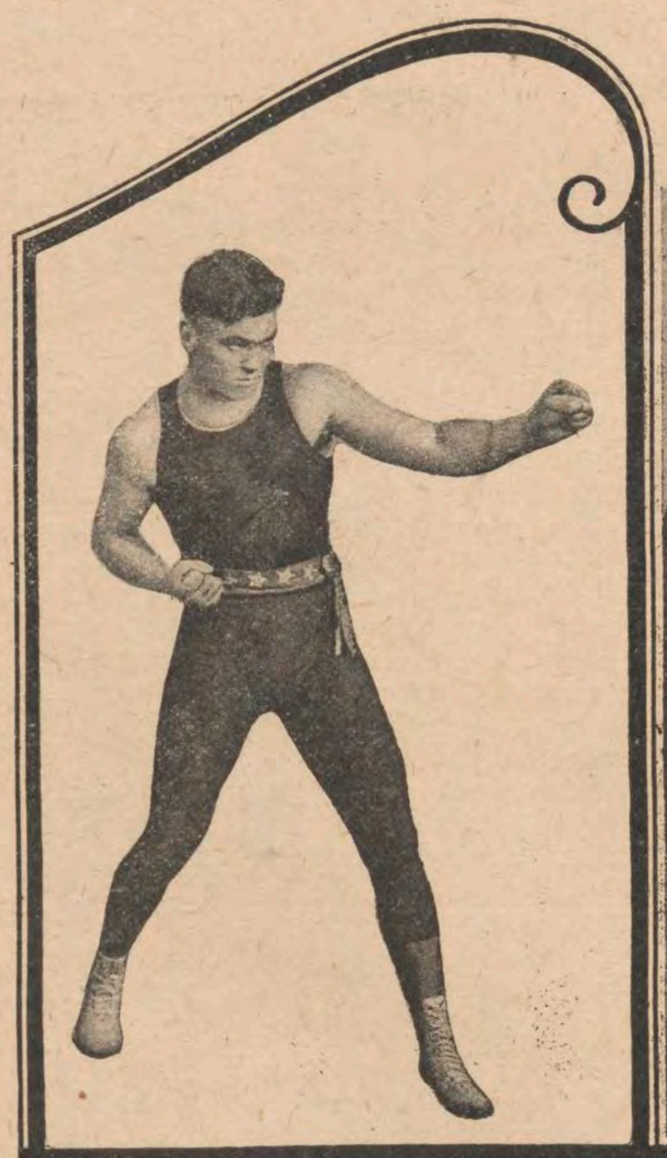
Ce palmarès ne semble pas devoir changer d'ici la fin de la guerre, tous les titulaires, à part Jess Willard — réformé pour obésité, — étant partis comme militaires. Les athlètes jeunes et légers, les miniatures même iront défendre avec leur sang l'adi-



peux Willard qui restera tranquillement à gagner de l'argent en figurant les tanks vis-à-vis des enfants désobéissants.

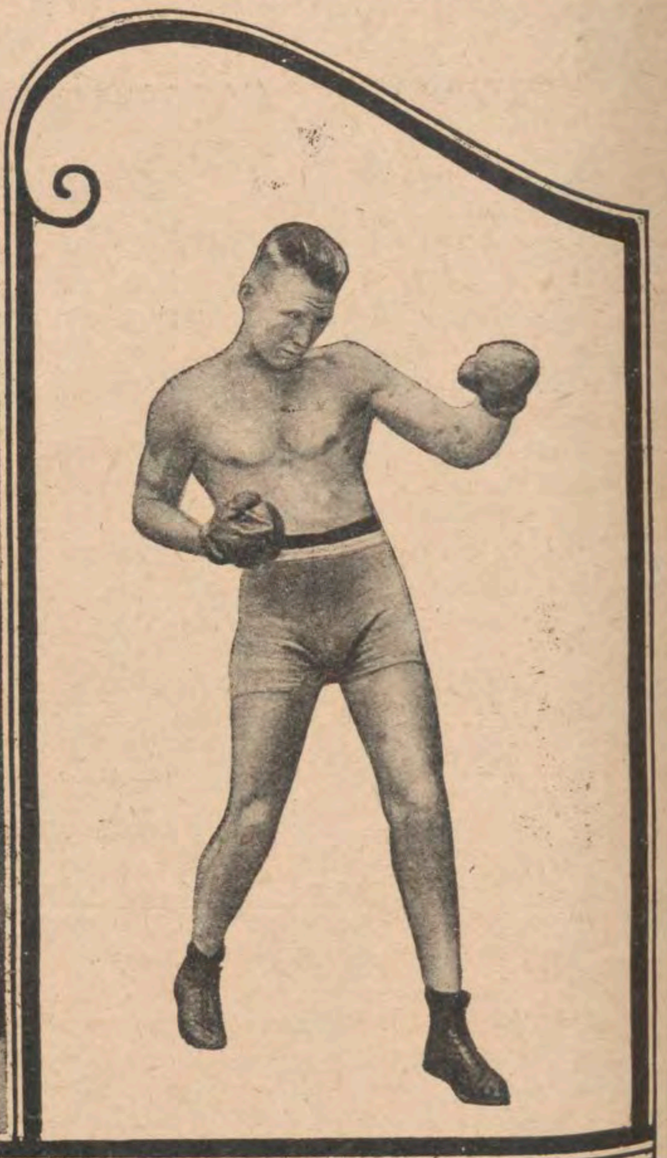
Ce champion qui a succédé à Jack Johnson, le 5 avril 1915, jour où il le mit knock-out au 26e round à La Havane, n'a pas fait oublier par ses procédés le nègre indésirable. Se servant de son titre pour encaisser des sommes importantes en se montrant dans les cirques, ayant des démêlés peu à son honneur avec ses managers, refusant soigneusement tout défi de ceux qui auraient pu le détrôner, il a agi avec l'inélégance de celui qui avait au moins sa couleur pour excuse.

Jess Willard est né le 29 décembre 1887 à Pottowatomie County, dans le Kansas. Il débuta dans le ring en 1911, remportant 5 victoires par knock-out, 2 aux points et perdant un match sur une faute, soit 8 combats dans son année. En 1912, 5 knock-out à son actif et 2 matches sans décision. L'année suivante, il knock-oute 5 adversaires dont George Rodel (9 rounds), bat aux points 3 boxeurs dont Carl Morris, fait un match nul de 4 reprises avec Charley Miller, un match sans décision avec George Rodel. Il est battu aux points en 20 reprises par Gunboat Smith, l'une des victimes de Georges Carpentier, notre champion national. Trois combats seulement en 1914 :



JACK DEMPSEY

Jack Dempsey, de Salt Lake City (Utah), est un poids lourd qui a remporté de brillants succès pour ses débuts. Mais méfions-nous des révolutions

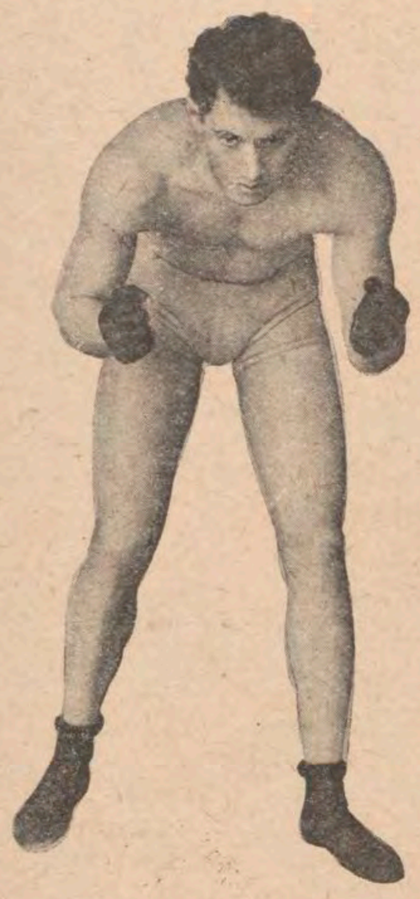


BILLY MISKE.

Billy Miske est un poids lourd de valeur qui a notamment fait match nul avec Fred Fulton, le prochain adversaire du champion actuel Jess Willood

JESS WILLARD

Depuis sa victoire sur Jack Johnson, Jess Willard s'est rendu impopulaire en refusant tous les matches. Il va toutefois rencontrer enfin Fred Fulton.



LE CHAMPION BATTLING LEVINSKY

Battling Levinsky est le champion du monde des poids mi-lourds, depuis la victoire qu'il a remportée sur Jack Dillon.

AL PALZER ET FRED FULTON

Al Palzer, poids lourd, qui fut tué l'année dernière par son père, et Fred Fulton, candidat au titre de champion poids lourd.

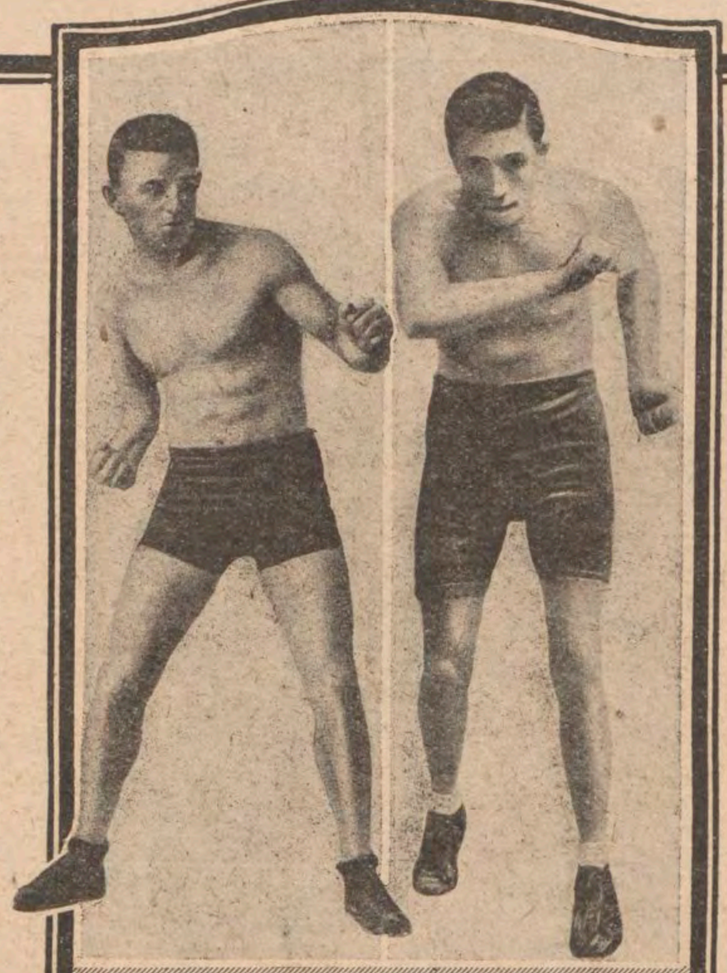
L'INSTRUCTEUR BATTLING LEVNISKY

Battling Levinsky a été choisi par le Gouvernement américain comme instructeur des recrues au camp Ayer.

vaincu en 12 reprises par Tom Mac Mahon et vainqueur par knock-out de Dan Daily (9 rounds) et de George Rodel (6 reprises). Du 28 avril 1914 au 5 avril 1915, repos. Ce jour-là, Jess Willard parvient à triompher de Jack Johnson qui tombe épuisé plutôt qu'évanoui au cours de la 26e reprise. Et depuis, le champion, puisque champion il y a, accepte seulement de rencontrer à New-York en match sans décision de 10 rounds le blond Frank Moran, excellent garçon, brave cœur, mais si mauvais boxeur.

Tout fut tenté depuis pour trouver le moyen de faire monter dans le ring Jess Willard pour le titre. Il refusa toujours. On a réussi enfin à organiser une rencontre avec Fred Fulton. Elle se déroulera le 4 juillet pour une bourse de 150.000 dollars : et on se plaint que la vie soit chère !

Fred Fulton semble avoir une grande chance de succéder à Willard. Il a d'abord pour lui un appoint moral considérable : depuis le 25 mars 1916, le champion n'a plus mis les gants pour un vrai combat, tandis que son adversaire n'a cessé de livrer des matches importants. Celui-ci est né le 18 avril 1891. Il est un petit peu plus petit que son rival. Il a débuté en 1913 : 7 combats dont 6 victoires par knock-out. En 1914, il se fait mettre hors de combat en 4 rounds par Al Palzer (tué récemment par son père),



MIKE O' DOWD

Champion du monde des poids moyens depuis qu'il a mis knock-out, le 14 nov. 1917, Al Mac Coy, au 6e round.

TED LEWIS

L'Anglais Ted Lewis, plus connu de nous sous le nom de Kid Lewis, champion du monde des welter-weight.

remporte 5 victoires par knock-out dans de belles conditions (13 rounds pour les cinq !), bat deux adversaires aux points et fait une exhibition de 4 reprises avec le même Jess Willard à qui il va être opposé. Les deux pugilistes ont donc pu se rendre compte dans une certaine mesure de leur jeu respectif avec cette différence que Willard était au mieux de sa forme et que Fulton était encore à la période où l'on se crée un style. 1915 se traduisit par 10 combats pour le candidat-champion : 8 knock-out, 1 match arrêté au 4e round (contre Terry Kellar), un sans décision contre Althur Pelkey. En 1916, 4 rencontres : il bat aux points Porky Flynn, knock-oute Jim Flynn en 2 rounds, Al Reich en 9 (l'arbitre arrête le combat), André Anderson au premier round.

L'année 1917 fut particulièrement brillante : une défaite sur faute dans un match contre Carl Morris (5 reprises) qu'il battit depuis à son tour sur faute (6 reprises), mais une victoire aux points sur Sam Langford (7 rounds), un knock-out de Porky Flynn en 4 reprises, de Gunboat Smith en 7, etc. Depuis, Fulton a abattu Tom Mahon en 4 reprises, moment où le referee jugea bon d'arrêter la correction, et le fameux cheval d'essai Frank Moran en 3 rounds, performance qu'aucun boxeur n'avait encore accomplie, même pas Jess Willard. C'est

BENNY LEONARD
Benny Léonard est champion du monde des poids légers, un grand champion

AU BENEFICE DES SOLDATS
Benny Léonard, aux côtés de l'ancien champion Jim Corbett, se prépare à matcher Gibson au bénéfice des soldats. Le champion des poids légers semble le plus remarquable de la liste.

INSTRUCTEUR DE MARINS
Le Gouvernement américain qui sait se servir des compétences a confié à Benny Léonard le soin d'entraîner les marins au sport du self-defence.

dire que tous les pronostics doivent s'accorder à reconnaître une chance de premier ordre à Fred Fulton dans le championnat qui va se disputer. Une seule ombre au tableau : cet athlète est très inégal. Dans ses dernières rencontres par exemple, il prouva son infériorité vis-à-vis de Billy Miske, beaucoup plus léger ; cependant, il se fit disqualifier dans son match avec « Texas » Tate, homme de second ordre qui l'avait fortement malmené, il mit knock-out Tom Cowler en 5 rounds, mais après être allé à terre ! Alors ? Fulton semble énigmatique et cela empêche de parier à coup sûr.

Mike O'Dowd est champion des poids moyens depuis sa victoire par knock-out sur Al Mac Coy, abattu au 6e round, le 14 novembre 1917. Ce jeune boxeur est né le 5 avril 1895 à Saint-Paul (Minnesota).

Il boxe depuis 1913. Il a été battu aux points par Jack Britton en 12 reprises (6 juin 1916) et par Joe Egan, le 25 mars 1917, en 12 rounds, le 28 août 1917. Sur ses 62 rencontres, il en a remporté 23 par knock-out et a livré 31 matchs sans décision.

Ted Lewis, de son vrai nom Gerson Mhendeloff, est né à Londres le 28 octobre 1894. Il s'est attribué le titre en triomphant de Jack Britton aux points en 20 rounds, le 25 juin 1917.

De tous les champions, Benny Leonard, poids léger, semble le plus remarquable à tous points de vue : science, adresse, puissance. Il est né à New-York, le 7 avril 1896. Il est juif comme Levinsky. Il a débuté en 1912 et, depuis ce moment, a livré 121 matches. Il a triomphé 44 fois par knock-out, 2 fois aux points seulement et a fourni 75 matches sans décision. Ni match nul, ni défaite. Parmi ses principales victimes notons, en 1917, Freddy Welsh auquel il prit le titre, le 28 mars 1917 (9 rounds), Johnny Kilbane, champion des poids plumes (3 rounds, le 25 juillet 1917).

Johnny Kilbane a 29 ans. Il est né le 18 avril 1889 à Cleveland. Il a commencé sa carrière en 1907. Il détient son titre depuis 1912, ayant vaincu Abe Attell en 20 rounds.

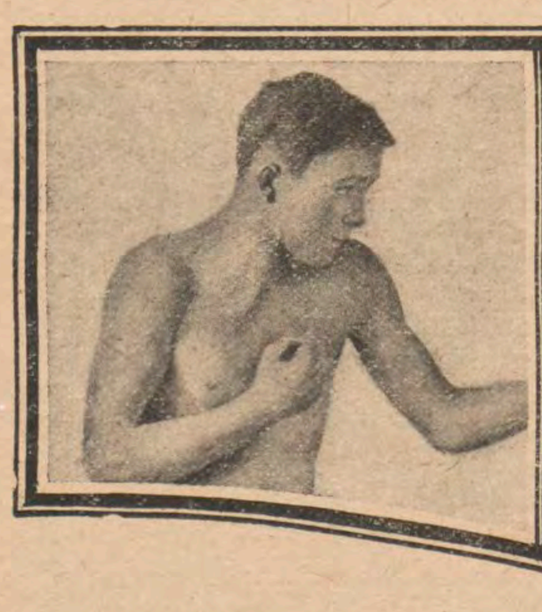
Parmi les poids coqs, deux se disputent le titre : Ertle et Herman.

Johnny Ertle est né en Autriche, le 21 mars 1896. Il a débuté en 1913. C'est le 10 septembre 1915 qu'il triompha sur une faute de Kid Williams au 5e round.

Son rival Pete Herman, qui se nomme Peter Gulotta, est né à New-Orléans, en 1896. Il commença lui aussi sa carrière en 1913. Avant de vaincre Kid Williams en 20 reprises aux points le 9 janvier 1917, il avait fait match nul avec lui en 20 rounds, le 7 février 1916. Il a en outre mis knock-out Johnny Coulon, l'ancien champion, en 3 rounds, le 14 mai 1917.

Enfin, dans la catégorie des poids mouches, la première place appartient incontestablement à ce phénomène de la boxe qu'est le petit Gallois Jimmy Wilde, roi des poids mouches.

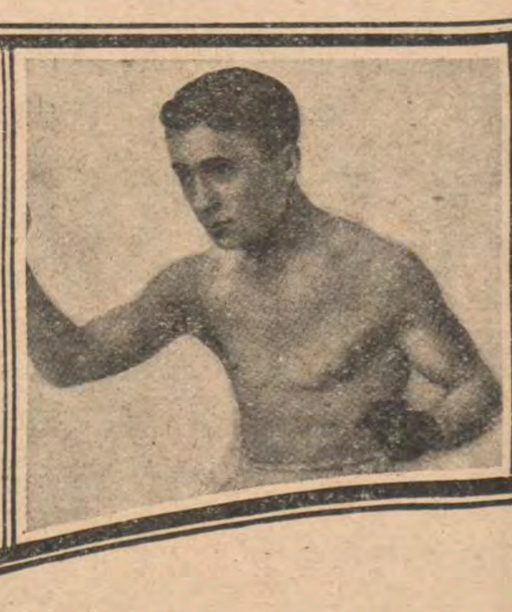
JACQUES MORTANE.



JOHNNY ERTLE
Champion du monde des poids coqs, Autrichien de naissance.

JOHNNY KILBANE
Champion du monde des poids plumes depuis sa victoire sur Abe Attell.

JIMMY WILDE
Anglais, champion du monde des poids mouches. Boxeur remarquable.



PETE HERMAN
Le concurrent le plus direct de Johnny Ertle, dont il conteste le titre.

LA CULTURE PHYSIQUE A L'USINE

Par le Professeur RODOLPHE

LA VALEUR PHYSIQUE DE L'OUVRIER EST UN FACTEUR ESSENTIEL DU RENDEMENT DE L'USINE. — UNE MÉTHODE OU LES APPAREILS SONT SIMPLIFIÉS A L'EXTRÊME ET OU L'ÉMULATION PRÉMUNIT CONTRE LA MONOTONIE, SEUL OBSTACLE DE CE SPORT.

Il est 17 h. 30. La sirène vient d'annoncer la sortie de l'usine. De la route qui borde le gymnase on entend comme un bruit de marée : les voix, les pas de toute la multitude des ouvriers et ouvrières qui quittent le travail. Nos jeunes élèves nous arrivent. Au passage chacun nous salue en souriant. Les moins timides nous content leurs progrès, course, saut, lever de poids, et aussi leurs espoirs de triompher dans l'une des compétitions bihebdomadaires.

En entrant au gymnase, chaque élève dépose au passage dans de petits casiers, ses objets personnels, porte-monnaie, montre. En échange lui est remis un petit bracelet en tissu élastique à numéro d'ordre, qui ne le quittera pas. Il se dirige ensuite vers le vestiaire où dans un casier grillagé se trouvent ses vêtements de salle, culotte de toile noire, ceinture, espadrilles et petit maillot dont il pourra se couvrir pendant les repos. Le déshabillage ne traîne pas et dix minutes après leur entrée au gymnase, les élèves sont rassemblés en bon ordre et le travail commence.

MÉTHODE DE TRAVAIL ET D'APPLICATION

Aux exercices avec haltères légers, moyen analytique ordinaire pour le développement de chaque muscle ou groupe de muscles, il importait de substituer pour instruire simultanément de nombreux élèves des exercices moins sévères et où l'émulation serait toute-puissante. Nous avons choisi dans ce but, les exercices de contre-opposition, où deux élèves de force sensiblement égale opposent tour à tour l'un à l'autre l'effort de muscles différents. Enorme avantage : le matériel de culture physique est réduit au minimum.

Le plan de la leçon journalière, exécutée à la salle en hiver, et en plein air l'été, est immuable. Les élèves sont réunis en dix sections ou degrés, ayant chacune à leur tête un instructeur :

1° Culture physique : gymnastique de contre-opposition, gymnastique respiratoire abdominale, etc. ;

2° Entraînement et initiation à l'exercice qui fera l'objet de la prochaine compétition bihebdomadaire ;

3° Travail de spécialisation, suivant les préférences, sous la direction de tel ou tel instructeur spécialiste ;

4° Entraînement libre et jeux ;

5° Douches.

L'été, le temps dévolu au travail de spécialisation est réservé aux sports de plein air, en veillant à mesurer l'effort aux moyens physiques des élèves.

LES COMPÉTITIONS BIHEBDOMADAIRES

Notre but étant de provoquer chez nos sujets un complet épanouissement musculaire avant de leur voir pratiquer les sports, il était nécessaire, pour leur faire attendre en patience le moment de leur complet développement, d'organiser à leur usage des compétitions bihebdomadaires où leur émulation aurait déjà le souci de la lutte. Les exercices choisis pour ces concours étaient : développé répété avec une barre légère, maximum de tractions en suspension, sauts en hauteur ou en longueur répétés, sauts en hauteur et longueur successifs, etc., et, en outre, tous les exercices de contre-opposition.

En voici une énumération succincte :

Luttes de déséquilibre. 1° Main en main. Les sujets étant placés sur une même ligne, pied contre pied, s'attaquent en se tirant en tous sens. Celui qui, rompant l'équilibre de son adversaire, l'oblige à déplacer un pied ou à poser l'autre main sur le sol est vainqueur ; 2° Déséquilibre par tapotements. On procède par tapotements sur tout le buste, en trompant l'adversaire sur la direction des attaques et en s'efforçant à le déséquilibrer. Le fait de déplacer un pied ou de poser une main sur le sol marque la défaite ; 3° Pousse-pousse japonais.

Dans ces luttes, qu'elles soient exécutées sans les mains, les doigts des adversaires enlacés, les bras en bas, en croix ou en haut, les poitrines se touchant ou avec le seul contact des mains, le résultat se mesure par la distance parcourue dans le sens de la poussée du vainqueur.

Luttes à la corde. 1° Dos à dos (debout). La supériorité se mesure par la distance parcourue dans le sens de la traction (muscles en jeu : pectoraux et abdominaux) ; 2° Dos à dos (assis), mêmes règles (seul exercice de notre programme faisant intervenir les abdominaux en raccourcissement).

Lutte à la sangle. Les adversaires placés en appui facial et face à face, une longue sangle fermée leur passe sur la nuque. Ils cherchent mutuellement à s'attirer, en progressant d'avant en arrière, bras et jambes tendues (muscles sollicités : pectoraux, triceps, delboïdes, face postérieure du cou, spinaux-dorsaux et lombaires).

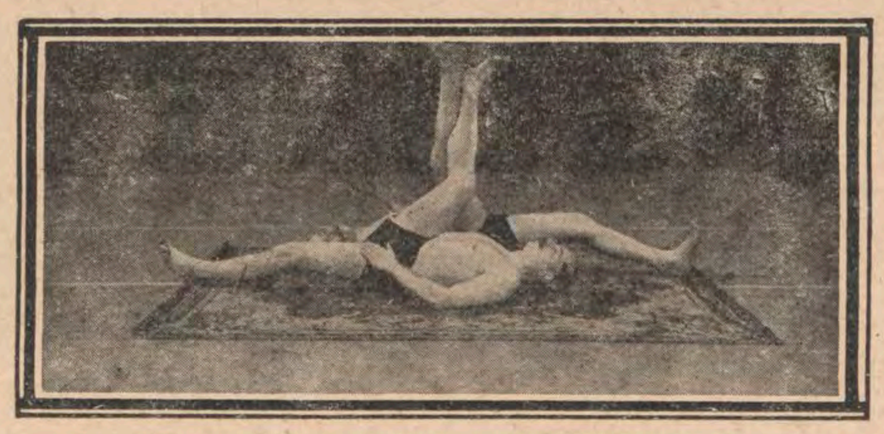
Lutte au poignet. Les adversaires assis face à face, coude appuyé sur une table, avant-bras vertical, s'étreignent mutuellement le pouce en l'entourant de tous leurs doigts et s'efforcent par une pesée de haut en bas à coucher l'avant-bras de leur adversaire sur la table (muscles sollicités : le grand pectoral dans l'offensive, le biceps dans la défensive).

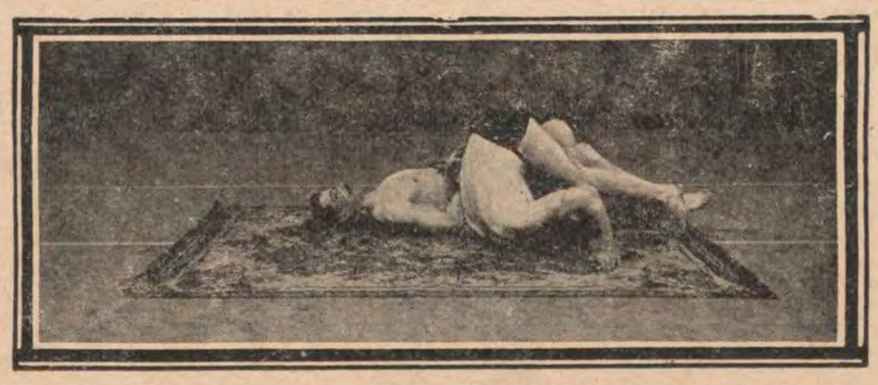
Lutte par les genoux. Les adversaires assis face à face, l'un enserrant les genoux de l'autre dans les siens. Il s'agit pour celui qui se trouve à l'intérieur d'écarter suffisamment les genoux pour passer son poing entre eux. Une contre-épreuve, positions inverses, vérifie les résultats (muscles sollicités : adducteurs et abducteurs des cuisses).

Bascule par crochement de jambes. 1° Les adversaires sont couchés sur le dos et inversés, l'épaule de l'un au niveau du coude de l'autre ; ils se donnent le bras. Au commandement de : Partez ! ils lèvent la jambe vers la verticale, se guettent et quand ils jugent le moment propice, accrochent leurs talons et, par un effort de haut en bas, s'efforcent à se faire basculer (muscles sollicités : élévateurs de la cuisse, proas et droit antérieur du quadriceps, fessier, sacro-lombaires, fléchisseurs de la cuisse et triceps sinal) ; 2° les adversaires assis face à face, sur le sol, un bâton leur passant sous les jarrets et dans la saignée des bras, leurs doigts enlacés, paumes placées sous les genoux. Ils s'approchent l'un de l'autre et s'attaquent, en s'efforçant à passer leurs orteils et leur avant pied sous la plante de leur adversaire. Ce résultat obtenu il leur suffit d'une brusque élévation de la pointe des pieds pour provoquer la chute en arrière.

Nous utilisons en outre dans ces compétitions les exercices classiques de lever de poids à deux mains et d'une main, le grimper à la corde lisse et, pour les plus jeunes, la montée du sac d'entraînement au grimper, etc., etc.

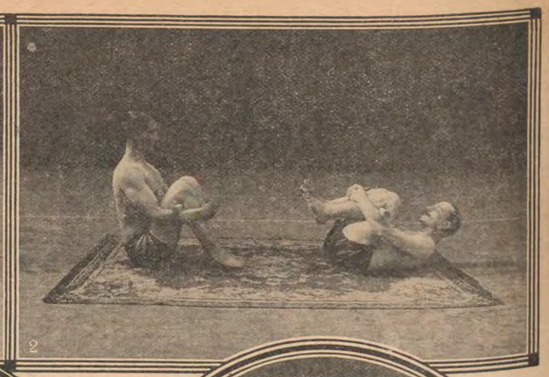
L'ensemble de ces exercices pratiqués à l'entraînement et en compétition, nous aide à obtenir le développement musculaire normal et complet. Nous évitons pendant longtemps les mouvements de nature à raccourcir la paroi abdominale, en ne demandant à nos sujets debout ou assis que des mouvements d'extension et de torsion du buste d'avant en arrière. Dans nos exercices en compétition, nous donnons la préférence aux exercices de déséquilibre qui sollicitent tous les muscles.

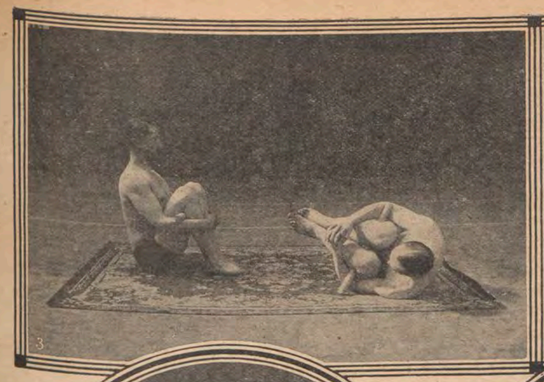




GYMNASTIQUE DE CONTRE-OPPOSITION

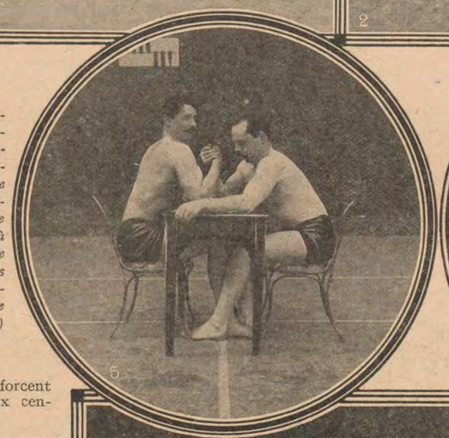
Bascule par crochement de jambes. — Position de départ, les adversaires couchés sur le dos, l'épaule de l'un au niveau du coude de l'autre. Deuxième temps : les jambes levées à la verticale se guettent pour accrocher par le talon et d'un effort de haut en bas, faire basculer l'adversaire. Troisième temps : le résultat est acquis, l'un des adversaires a perdu l'équilibre. Cet exercice met en action tous les muscles des membres inférieurs et présente de multiples avantages.

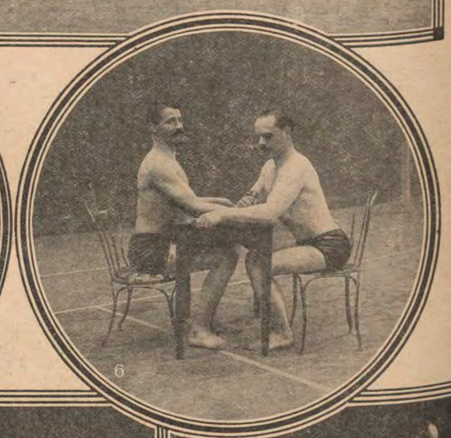




EXERCICES DE CONTRE-OPPOSITION

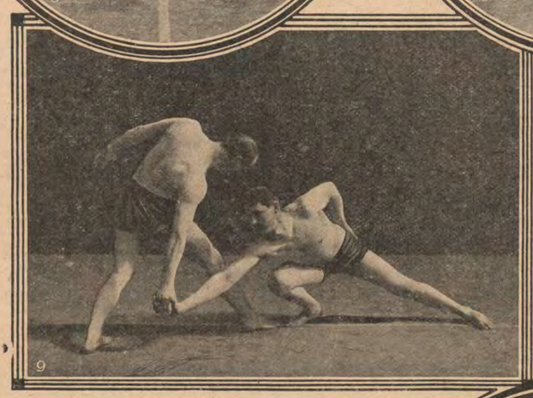
En haut : *Bascule par crochement de jambes, les adversaires assis face à face (Deux modes de basculer son adversaire.* — (En dessous ligne : *lutte au poignet et lutte par les genoux (Les adversaires dans ce dernier exercice doivent tour à tour prendre l'un et l'autre rôle de façon à exercer les mêmes muscles d'une façon rigoureuse et à ne pas en faire travailler plus que d'autres.)*

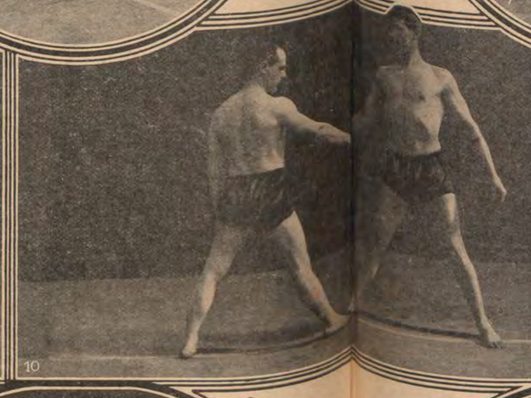


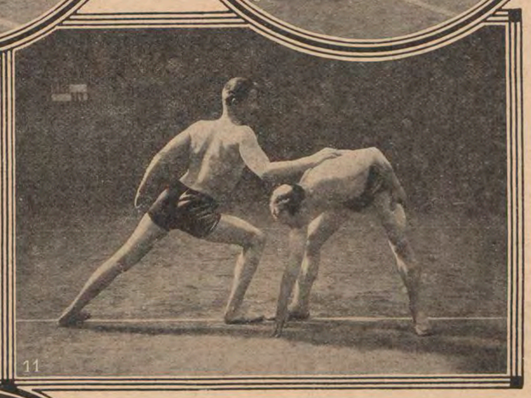


LA CULTURE PHYSIQUE PAR L'ÉMULATION

En troisième ligne : *la lutte de déséquilibre, main à main.* Au centre : *la prise avant l'effort.* A gauche : *une tirade.* A droite : *l'un des adversaires est déséquilibré.* — En bas : *la lutte de déséquilibre par tapotements. (Deux phases.) Ce dernier exercice consiste à procéder par tapotement sur le buste de l'adversaire et en s'efforçant à le déséquilibrer.*







assurant la stabilité et forcent au travail les principaux centres nerveux.

FICHES MÉDICALES ET MENSURATIONS

Dès leur arrivée au Club, le docteur examine les élèves, mesure leur capacité pulmonaire, prend leur degré de tension artérielle et établit leur fiche médicale en double expédition, dont l'une, portant la mention « confidentielle », reçoit les annotations concernant les tares existantes ou futures dont le sujet est menacé. Les cas de rachitisme, de scoliose, de prétuberculose, avec la mauvaise hygiène et l'abus du vin d'Anjou ont été nos grands ennemis.

C'est ensuite la fiche de mensurations. Etablie après examen basé sur l'aspect général du corps, longueur de la main, du pied, taille, etc., elle aboutit à la classification du sujet en type longiligne, breviligne ou médioligne. A chacun de ces types, sur lesquels il y aura lieu de revenir, correspond un développement harmonique aux mensurations différentes.

La spécialisation est le moyen essentiel d'obtenir ce développement et nous orientons les sujets vers les sports susceptibles de leur donner leur équilibre physique complet. Tel athlète au train inférieur faible sera orienté par nous vers les sauts et même la course de vitesse, si ses organes nous semblent pouvoir supporter les efforts réclamés par ce sport. Tel autre, aux jambes et cuisses formidables, s'il a un torse insuffisant et des bras grêles, sera poussé vers le lever de poids lourds, le grimper à la corde lisse ou la gymnastique d'agrès.

Admettons que nos sujets soient orientés selon la fameuse formule de l' « Athlète complet », vers tous les sports à la fois. Leurs membres inférieurs ou supérieurs prédisposés à un développement plus rapide accroîtront encore leur puissance et le manque d'équilibre s'accentuera.

La spécialisation bien appliquée, par contre, fait acquérir les qualités physiques complémentaires qui viennent tout équilibrer alors que, ataviquement, physiquement, les sujets sont incomplets.

RÉSULTATS TECHNIQUES SPORTIFS ET MORAUX

Le Club sportif Bessonneau n'a rien ménagé pour entretenir l'émulation parmi ses sociétaires et les compétitions bihebdomadaires ont eu le grand avantage de contribuer à l'assiduité des élèves à l'entraînement. Les résultats d'une année de culture physique apparurent nettement à la fois sur les fiches de mensurations et au tableau des performances accomplies. Voici, établie sur la moyenne des fiches de 45 élèves âgés de 13 à 20 ans, une comparaison entre mensurations et performances du 1er au 10 janvier 1913, et du 20 au 30 décembre 1913. Les premières mensurations et performances sont celles de l'entrée au club sportif Bessonneau.

Mensurations	1-10 janv. 1913	20-30 déc. 1913
Poitrine	79.35	85.51
Biceps	23.138	25.348
Cuisse	43.44	45.48
Performances		
Tractions	3.€	9.5
Développé	23k912	31k733
Saut en hauteur	0m76	1m04
— longueur	1m90	2m17

D'autre part, des sorties cyclistes dominicales nous permirent dès la première année, en sélectionnant nos sujets et en les préparant spécialement, d'organiser une sortie d'audax sur la distance classique de 200 kilomètres. 17 sur 18 ont terminé le parcours, le 18e ayant eu un accident de machine, et l'épreuve fut faite avec une telle aisance qu'après la douche plusieurs concurrents achevèrent leur soirée avec nous.

En football, en 1913, le Club sportif Bessonneau jouait en 2e série pour la Coupe de l'Atlantique et ses succès ne furent que partiels contre des équipes scolaires. En 1915-16 il joue en première série et remporte le championnat de l'Atlantique et renouvelle son succès l'année suivante, bien que jouant en maintes circonstances contre des équipes plus puissantes, composées de joueurs plus âgés.

Notre moyen de mesurer leur endurance est le suivant : pesée le vendredi précédant chaque partie d'entraînement ; pesée après la partie (la perte de poids oscille entre 500 et 1.500 gr.) ; pesée le mardi suivant. Si la troisième pesée est sensiblement voisine de la première, nous en concluons que le sujet supporte la partie sans danger. Si, au contraire, le poids n'est pas refait, nous le détournons pour un temps du terrain de jeu. En aucun cas, nous ne sacrifions au résultat sportif le résultat amélioration physique.

Ces notes, trop brèves et très incomplètes, suffiront à indiquer l'intérêt de notre œuvre, Il nous semble, à l'heure où le rendement de nos usines a une telle importance pour la défense nationale, que la condition physique de l'ouvrier, facteur essentiel de ce rendement, est un élément de notre victoire que l'on ne saurait négliger.

Professeur RODOLPHE T.

L'ÉTAT-MAJOR DE JOINVILLE

De gauche à droite : 1er rang : *Poulenard, lt Lacour, dr Charbonnier, ct Labrosse, ce de Bellefon, lt Fischer, dr Condroyer, Guinot, Prunier.* 2e rang : *Cauvin, Chevillon, Jacquelin, Colette, Pommier, Gasquet Georges Carpentier, auteur de cet article, Junger, Helluin, Malin, Daven.*

CARPENTIER AVIATEUR

Engagé volontaire dans l'aviation dès la déclaration de guerre, Carpentier qui, avant d'être évacué pour maladie, pilotait un avion de liaison d'infanterie, a gagné au front la médaille militaire et la croix de guerre avec deux palmes. Inapte pour le métier de pilote, on l'a mis à sa vraie place.

CARPENTIER A JOINVILLE

Par LUI-MÊME

Si jamais Descamps vient me voir ici, il ne reconnaîtra plus son vieux Joinville. Car, vous le savez peut-être, Descamps fut un brillant Joinvillais. Cela se passait en 1894, l'année même où je voyais le jour. Je puis bien donner cette précision, elle ne me vieillit pas beaucoup, et si Descamps trouve qu'elle ne le rajeunit pas, ma foi, tant pis ! Après tout, il n'a plus besoin de plaire !

Certes il le trouverait changé son Joinville ! Ce n'est plus la bonne vieille Académie de Gymnastique acrobatique et de boxe savante d'antan. J'ai été surpris moi aussi. Pourtant je ne connaissais ni le Joinville d'il y a plus de vingt ans, et pour cause, et je n'ai pas connu davantage celui d'avant hier, ni même d'hier. Mais si je ne le connaissais pas, par contre j'en avais entendu parler, et, pourquoi ne l'avouerais-je pas, je l'avais surtout entendu « débiner ».

Je m'attendais donc, lorsque je fus nommé instructeur à Joinville, à trouver une institution vieillotte, aux méthodes, mettons attardées pour ne pas dire rétrogrades, et surtout, m'avait-on dit, un peu puériles pour un sportif de ma trempe.

Vous verrez tout à l'heure que j'y ai trouvé en réalité tout autre chose. Auparavant, puisque une occasion se présente à moi de le faire ici publiquement, je tiens à remercier mes chefs de l'accueil que j'ai reçu d'eux. Non pas qu'ils m'aient offert un régime de faveur ! Je n'en demande pas. Mais j'ai trouvé en eux, le commandant Labrosse, son adjoint, le si sportif capitaine de Bellefon et tous les autres officiers instructeurs, un esprit très large, que n'aveugle aucun parti pris, et très averti, des choses sportives.

Ce que je suis à Joinville ?

D'une part, je suis un moniteur d'entraînement général comme tous mes camarades, ayant à diriger l'entraînement et l'instruction du groupe d'élèves qui m'est affecté dans tous les exercices que comporte la méthode de Joinville.

D'autre part, on me demande d'apprendre à mes camarades les autres moniteurs, afin qu'ils puissent à leur tour l'enseigner à leurs élèves, non pas la boxe, ce qui serait trop long et d'ailleurs parfaitement inutile, mais, dans la boxe, ce dont peut avoir à se servir, dans le corps à corps, un combattant désarmé pour se débarrasser d'un adversaire. Enfin, je puis être appelé à faire, de temps à autre, une démonstration générale devant tous les groupes d'élèves réunis et même, en dehors

LA LEÇON DE BOXE DES MONITEURS

Carpentier est chargé spécialement, à Joinville, de perfectionner ses camarades, les autres moniteurs, dans l'art de la boxe, qu'ils doivent enseigner ensuite à leurs élèves. A gauche : *Carpentier a pour partenaire Cauvin.* A droite : *Pommier boxe avec Guinot. Pommier est lui-même un boxeur connu.*

de l'Ecole, devant des groupes des armées françaises et alliées.

Vous voyez mon rôle. Il est très simple. J'ajoute que je le trouve fort sagement compris. Il est évident en effet que si on m'avait chargé d'apprendre la boxe, même sommairement aux quelque deux cents élèves qui défilent périodiquement à Joinville, et cela dans le très court laps du stage qu'ils y font, j'ai beau être champion de boxe, jamais je n'y serais parvenu Tandis qu'en inculquant les bons principes à la douzaine de moniteurs que nous sommes, ils peuvent à leur tour les enseigner, avec beaucoup plus de facilité et un rendement bien supérieur, au petit groupe d'élèves dont chacun est spécialement chargé.

C'est là d'ailleurs toute la base du système d'enseignement de Joinville. Car ce que je fais, moi, pour la boxe, les autres moniteurs le font également, chacun pour son sport.

Poulenard, le champion de course, nous apprend comment il faut courir, le mécanisme de la foulée, l'art de prendre un départ, de réserver son effort, de respirer en course, etc.

Mathey, champion de saut, nous initie aux meilleures méthodes de franchir l'obstacle.

Gasquet est comme moi professeur de combat dans le corps à corps ; mais pour la lutte libre, le catch as catch can et le jiujitsu.

Pommier, autre bon boxeur et champion de lutte, nous fait travailler les meilleures prises de gréco-romaine.

Prunier, champion de poids, s'occupe des haltères.

Les autres enfin, sans être des spécialistes, sont des athlètes ayant pratiqué à peu près tous les genres d'exercices, et sont par conséquent de parfaits moniteurs généraux. Tel Cauvin, l'un des plus beaux athlètes complets que j'aie jamais rencontrés. Il n'a d'égales à ses qualités physiques que ses qualités morales. Quand on songe que ce brave garçon, rendu complètement sourd par une blessure de guerre, a à sa charge, avec une solde d'adjudant, sept personnes évacuées des régions envahies, c'est un record, d'un genre spécial peut-être, mais qui me paraît difficile à battre !

En résumé, nous mettons en commun tout l'acquit que nous pouvons avoir chacun dans notre spécialité, nous nous en faisons profiter mutuellement d'abord, puis nous faisons profiter à leur tour nos élèves de la science générale ainsi acquise par chacun de nous.

Tel est le système d'enseignement de Joinville. Quant à la méthode enseignée, on me permettra de ne pas la juger. Car, si j'en disais tout le bien que j'en pense, on pourrait m'accuser de ne le faire que parce que, étant moniteur à l'Ecole, il m'est impossible d'en dire du mal. J'ai pourtant le devoir d'affirmer que je n'ai trouvé, dans tout ce qu'on y enseigne, même parmi les exercices en apparence les plus puérils, rien qui ne soit parfaitement justifié, rien qui n'ait un but précis, et qui n'ait été sérieusement étudié et soigneusement adapté comme moyen au résultat que l'on veut atteindre.

GEORGES CARPENTIER.

CARPENTIER ATHLÈTE

C'est sous cette légère tenue que notre champion a connu tous ses succès et a été popularisé par l'image. Il vient de la reprendre, non pas encore pour remonter sur un ring de combat, mais à Joinville, où tous les jours il s'entraîne en entraînant les autres et en faisant profiter les élèves de sa science.

LA NATATION FÉMININE

par Mme ROSE NICOLE

ON NE SAURAIT TROP ENCOURAGER LA NATATION QUI EST SANS AUCUN DOUTE DE TOUS LES SPORTS CELUI QUI CONVIENT LE MIEUX A LA FEMME.

En 1905, Georges Moebs, dont le nom doit rester attaché à l'histoire de la natation française, organisait la première traversée de Paris à la nage et avait l'idée, merveilleuse, d'y faire participer une femme : miss Kellermann.

Ce fut, on peut le dire, la révélation du sport de la natation pour les Parisiens, et par ricochet pour tous les Français.

Et, grâce à miss Kellermann, c'en fut aussi la révélation pour les femmes françaises. On n'allait pas tarder à s'en apercevoir.

L'année suivante, une Parisienne, Mme Thirion (Donnadieu) formait un club familier de natation : « les Ondines ». L'innovation plut, on s'en engoua, les journaux s'en occupèrent. Ce fut le succès. Et de 20 qu'elles étaient en commençant, elles furent bientôt 300. A la déclaration de guerre, elles étaient 800 !

Des étoiles ne tardèrent pas à se lever parmi les Ondines. La première de toutes fut sans contredit Blanche Michel. Puis ce furent : Juliette Curé qui, à 13 ans, illustra la Traversée de Paris à la nage 1911 ; sa sœur Georgette Curé, Georgette Jeanniot, qui, à 13 ans gagnait également sa première grande épreuve avant de devenir la championne des Ondines ; Suzanne Dubois, champion de vitesse du Club ; Yvonne Lery ; Mlle Thirion, la fille de la dévouée présidente des Ondines ; Fernande Buron, d'autres encore, car j'en oublie, mais je m'en excuse : elles sont trop !

Les Ondines ne devaient pas être longtemps seules à mener le bon combat en faveur de la natation féminine.

En effet, dès 1907, un second club féminin naissait, sorti d'ailleurs du sein même des Ondines : ce furent « les Mouettes ».

Le Club des Mouettes fut vite prospère, Sous les présidences successives de Mmes Bois. Busson et Bogaerts, le nombre des Mouettes est passé de 25 qu'il était en 1907 à 380 en 1914 ! Il convient de rendre ici un juste hommage à Peyrusson, le célèbre recordman du plongeon, qui fut pour les Mouettes, non seulement un admirable et dévoué professeur, mais un véritable directeur, un conseil-

(En haut). *Georgette Jeanniot, lors de sa première victoire remportée à 12 ans. Elle est devenue depuis la grande championne des* Ondines. — (Au dessous). *Un « saut de l'ange », par Mlle Fernande Buron, des* Ondines, *du haut du Pont Alexandre III.* — (En bas, de gauche à droite). *Mlle Yvonne Degraine, des* Mouettes, *gagnante de la traversée de Paris à 13 ans et demi. Ces deux photographies la représentent à 12 et à 15 ans. Mlle Alice Sadoux, des* Ondines, *champion de France féminin. Mlle Blanche Michel, qui pendant des années fut incontestablement la meilleure nageuse française. Mlle Guttenstein qui fut une des rares nageuses françaises à participer à la frigide Coupe de Noël.*

ler de tous les instants et un fervent propagandiste. Peyrusson est tombé en brave dès les premières heures de cette affreuse guerre. Son nom mérite doublement de n'être jamais oublié.

Quelques noms maintenant, parmi les plus glorieuses de nos Mouettes :

Mme Garnier, champion du Club des 200 mètres, populaire surtout par ses fameux plongeons à tandem avec le regretté Peyrusson ;

Mme Mortier, Yvonne Degraine, qui depuis l'âge de 11 ans a remporté quarante premières places en épreuves publiques ; Mlle Cornet, Mlle Hoss, devenue la femme du champion Delbort ; Mme Decorne, Alice Pezet, Mlle Dardere, Mlles Gardelle, Mlle Conte, Suzanne Wurtz, Mlle Bogaerts, etc., etc.

Les événements, et comme conséquence la fermeture de la plupart des piscines parisiennes, ont coupé court aux ébats de nos naïades ou du moins les ont raréfiés.

Tandis que le Club des Ondines faisait pour ainsi dire relâche presque complète, les Mouettes ont trouvé moyen de donner des preuves de leur puissante vitalité. C'est ainsi qu'on les a vues à Chelles, à Versailles, à Auxerre, à Poissy, au profit des œuvres de guerre. Quatre d'entre elles : Suzanne Wurtz, Juliette Gardelle, Yvonne Degraine, Mlle Houy se sont classées dans la Traversée de Paris 1917.

Elles sont également monitrices dans un nouveau groupement sportif féminin éclos avec la guerre : Academia, cher à notre confrère G. de Lafreté, et qui compte aujourd'hui plus de 1.300 membres.

La Direction du Club a confié en effet la section de natation à Mme Bogaerts, la dévouée présidente des Mouettes, et c'est ainsi que les bienheureuses « académiennes » ont des professeurs émérites tels que : Yvonne Degraine, Mlles Conte, Houy, Berthe Rose, Marthe Olivier, Wurtz, etc.

Aussi l'engouement est tel que 200 nageuses sont comptées à Academia depuis 1915.

On le voit, nos naïades n'entendent pas rester inactives. Faute de piscines l'hiver, elles veulent tout au moins profiter de la belle saison.

Les Ondines iront s'ébattre au Banc de Sable, Mouettes et Académiennes nageront à l'Ile de Beauté dans la propriété louée à leur intention grâce à l'inlassable activité de Mme Bogaerts.

Et puis, on se réveille, on ébauche des projets plus hardis. Mme Thirion (Donnadieu) veut entraîner au sport de la natation les femmes du monde.

Mme Bogaerts rêve, elle, d'une école populaire de natation féminine et enfantine : enfants et femmes sachant aimer l'eau et nager comme ils marchent et parlent !

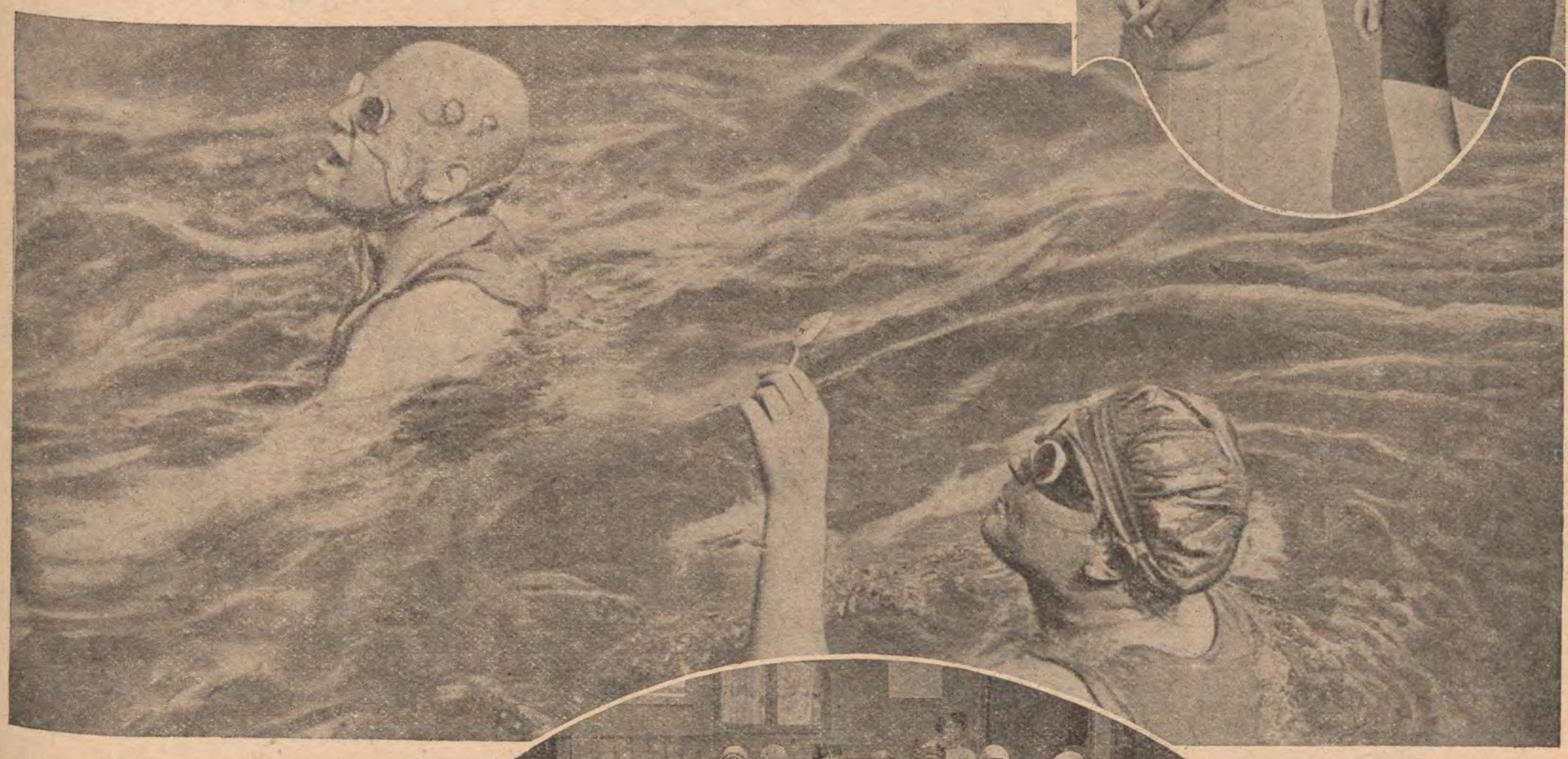
Oui, mais voilà, il y a la question primordiale, la fameuse question des piscines !

Il y a certes des piscines parisiennes, mais trop peu nombreuses, et mal agencées ; tantôt l'eau y est trop froide comme à Hébert, ou bien trop chaude comme à Ledru-Rollin, le plus souvent sale comme à Château-Landon.

Depuis la guerre la plupart sont fermées. Ce qui fait que tant que sévit la saison des frimas les nageurs sont en grand'peine. Aux beaux jours ils ont heureusement le secours de la Marne et de la Seine, mais la Marne est lointaine et les bains de la Seine sont encombrés !

Pourtant le sport de la natation mériterait d'être encouragé sans relâche. Ce serait du patriotisme véritable à l'heure actuelle que le faciliter. Nous demandons des enfants, il nous faut une race neuve et forte, il nous faut des filles, des femmes et des mères saines et bien équilibrées. Inutile de chercher loin les moyens, la natation est le secret de la santé générale.

ROSE-NICOLE.



MISS KELLERMANN

Par sa participation à la première Traversée de Paris à la nage (1905) Miss Kellermann décida du mouvement en faveur de la natation féminine. On la voit ici au cours d'une de ses tentatives de la Traversée de la Manche.

QUELQUES NAGEUSES

Mme Thirion (Donnadieu) (à gauche), *présidente des* Ondines, *et Mme Bogaerts* (à droite), *présidente des* Mouettes *furent et restent toujours les grandes propagandistes de la natation féminine.* En bas : *le club* Academia *possède une section de natation très prospère. Voici un groupe d'"académiennes" nageuses, avec quelques* Mouettes, *leurs dévouées monitrices.*

LA RÉSURRECTION DES COURSES SUR ROUTE

par Le Dr DESCHAMPS de ROYE-HEBERT

LES COURSES SUR ROUTES CONSTITUERONT TOUJOURS LE VÉRITABLE SPORT ATHLÉTIQUE A CONDITION QUE PAR DES COMBINAISONS ON NE CHERCHE PAS A LES VICIER. — QUELQUES SOUVENIRS D'AUTREFOIS ET QUELQUES ANTICIPATIONS SUR L'AVENIR

Les courses sur route semblent vouloir reprendre vigoureusement cette année. Leur formule évidemment simpliste servit de base aux premiers concours de « vélocipèdes », innovant et révélant en réalité cette chose inconnu il y a 30 ans : le Sport! Il faut reconnaître impartialement, qu'en France, c'est à la bicyclette que nous sommes redevables de ces principes d'hygiène raisonnée, cette atmosphère d'entraînement, ainsi que de la connaissance, la pratique même de toutes ces branches connexes, depuis le football jusqu'au tennis, soigneusement ignoré de notre jeunesse qui, d'un air lamartinien et combien désabusé, laissait dédaigneusement sous-entendre que ces pratiques de brutes et de débardeurs convenaient tout au plus au crétin de la classe dont c'était, avec la gymnastique, l'apanage indiscuté.

Il est de fait, pardonnez-moi de me citer, que mes débats, en sport professionnels. v. p., furent désastreux ! C'était en septembre 1889. Heureux et récent possesseur d'un « creux » permis à mes douze ans, rien n'égalait ma joie comme de coiffer l'inénarrable casquette d'aveugle genre toque de jockey, m'affublant du grotesque costume cycliste d'alors : chemise bouffante, large ceinture à la zouave comprimant le thorax à en perdre haleine, culotte de jersey ultra-collante, mais exigeant absolument, selon la mode d'alors, des houseaux formidables et gigantesques imposés par le chien ennemi.

M'évadant certain dimanche flanqué d'un camarade dévoué, possédant le seul « plein » de tout Joigny, j'avais été à quelque trente kilomètres disputer avec succès à Brienon ou Saint-Fargeau un « carrousel des vélocipèdes » (*sic*) ; seule bicyclette contre d'honnêtes cycles en bois, des tricycles imposants, des bicycles ferrailleurs. Zeus sait si j'avais gagné mon prix car, si pour imiter mes concurrents curieux de contempler ma bicyclette, j'avais pour quelques instants délaissé mes bottes si reluisantes ; suffoqué dès le premier kilomètre, il m'avait fallu en hâte semer la sangle-corset, arracher ma ceinture que rejoignait, d'elle-même, ma coiffure monumentale, pour finir, zigzaguant... et bannière déployée, vainqueur en somme facile de ces machines hétéroclites. Résultats. Vingt francs confisqués dès mon retour, admonestation sur la honte résultant de cette compromission, interdiction de remonter à vélo, enfin confirmation de ma rentrée comme pensionnaire. C'était sévère. Aussi fus-je vengé : Huit jours plus tard, une simple note parue au rapport, interdisant à mon père, médecin-major, de se rendre à son service « juché sur un vélocipède ».

Cette anecdote n'était pas inutile pour vous faire juger de l'état d'esprit régnant à cette époque, du chemin parcouru, de la vitalité enfin dont sont heureusement douées les courses sur route, de raisons qui nous poussent à les encourager.

Le routier parfait, par sa morphologie, confirme dans ses grandes lignes les données générales ; c'est-à-dire taille plutôt au-dessous de la moyenne, mais au buste long logeant à leur aise des organes puissamment développés pour des membres courts : elle se différencie cependant nettement du stayer sur piste. Il faut au coureur sur route d'autres qualités de résistance qu'à la mécanique humaine des vélodromes.

Il est un facteur que je n'ai vu souligné nulle part et qui constitue cependant l'une des qualités maîtresses du routier : c'est une tendance absolue et rapide à l'obésité. Il est, je le répète, utile et même nécessaire qu'un homme se destinant aux longues randonnées sur route, soit capable de réparer immédiatement, d'accumuler des réserves qui l'empêcheront d'être jamais en état d'infériorité ou de réceptivité, état fâcheux permettant la virulence d'un bacille jusque-là latent, l'éclosion, la prolifération de ceux recueillis au hasard des chambres d'hôtel. Tous les champions, dignes de ce nom, vous avoueront que le repos hivernal (que j'estime nécessaire) leur fait gagner parfois de 8 kilos à 10 kilos.

Plus encore que pour la piste s'impose la nécessité d'organes parfaitement sains. Il faut en effet d'une part, au coureur sur route, lutter contre les éléments, savoir supporter la pluie, le soleil torride ou le froid, un ravitaillement parfois imparfait. C'est contre ces attaques que sont utilisées ses réserves, calories détournées de leur but : le travail (remarquons en passant que *mon* coureur tel que je le désire, par sa tendance à l'embonpoint, se trouve déjà recouvert d'un panicule graisseux, barrière contre le froid). D'autre part, avec ce tirage forcé, ces combustions accélérées, quel nombre formidable de toxines élaborées ! Supposez un coureur atteint simplement de cette entérite muco-membraneuse « si follement fréquente », impriment tous nos maîtres, et vous verrez vous-même quel handicap insurmontable. Non seulement l'homme, fiévreux, est esclave d'un régime plutôt débilitant, mais encore et surtout, son intestin, d'une imperméabilité douteuse, laisse passer des toxines venues se surajouter. Que dire aussi des reins, encore souples et perméables à cet âge, heureusement secondés par la transpiration (la peau : rein de secours !). S'il leur est permis d'éliminer, au prix d'une albuminurie passagère, jugez de ce qu'il peut en advenir lorsqu'un manager imprudent, ignorant évidemment tout de la physiologie, encrasse encore ces émonctoires tandis que les reporters s'extasient sur les aliments engouffrés par le « mastodonte de Carpentras », fier de ce record !

Puisque la *Vie au Grand Air* veut bien me confier la rubrique cycliste, bien plus encore en raison de mes records du monde passés que de mes titres scientifiques, — parce que : « Elevé dans le temple, j'en connais les détours », — chroniqueur impartial, il me faudra vous initier à certaines tentatives par trop commerciales, montrer quelques dessous douteux.

Pour l'organisation des courses sur route il me faut, à regret, aborder un sujet plus terre à terre, et dont le relief sera mieux encore accentué après cet extrait d'une lettre (31 mai 1917) du splendide athlète suisse Oscar Egg : « En tout premier lieu, je dois vous dire que je trouve très louables les sacrifices que s'imposent les maisons Bianchi, Pirelli et Dei qui, malgré la guerre et pour l'amour du sport, n'ont cessé de s'intéresser aux courses sur route. » Contraste regrettable avec nos grands fabricants dont l'indifférence frise l'ingratitude. Mieux encore ! car, s'il peut être d'un bon administrateur de journal sportif de tendre à devenir le seul organe officiel, à truster en quelque sorte, pour son plus grand bénéfice toute publicité, il est moins indiqué que ce geste soit dû à l'ancien président du Syndicat des Coureurs Desgranges, cependant classé comme journaliste défenseur des sports.

Enfin, déclaration de guerre aux coureurs, « un pacte arrêtant d'une façon formelle les contrats à consentir dans l'avenir aux coureurs, fixant un maximum d'appointements mensuels à accorder aux routiers de premier ordre ».

Pour être impartial, s'il me faut reconnaître que les « as » de la route ne furent pas toujours des petits saints, — mais... à qui la faute ? — d'où partait cette surenchère assurant à un Faber 50 francs par jour pour daigner ne se servir que d'une Automoto ; à Defraye les revenus d'un millionnaire ; ces vingt mille francs enfin, versés la veille de la course par Alcyon à Peugeot pour lui enlever le coureur Buysse, qui se fit copieusement battre, émargeant peut-être à deux râteliers ? Comment ne pas comprendre que ces hommes, issus le plus souvent d'une situation plus que modeste, ne soient pas pris de quelque vertige et ne succombent aux tractations, propositions ou combinaisons de maisons, décidées à gagner coûte que coûte ? Je n'insiste pas ; mais l'idée première n'émane pas des coureurs seuls.

On peut prédire toutefois que ce véritable complot demeurera, en fait, inopérant. Même en supposant *(Quantum mutatus...)* un respect absolu du contrat, il est certain qu'un coureur choisira la maison qui, en dehors des appointements prévus, le désignera, par exemple, comme directeur d'une riche succursale. D'autre part les firmes françaises ne sont pas seules au monde ; les maisons italiennes, outillées à la moderne, semblent essayer de canaliser notre clientèle et se sont déjà, à mon humble connaissance, assuré trois de nos étoiles. Enfin, devant la splendide poussée sportive, les services rendus, il serait naïf de croire au seul « Auto » comme quotidien sportif.

Les courses sur route vivront envers et malgré tout, et ce sera justice. Par tous les moyens elles sont à encourager, parce qu'elles sont saines et d'une incontestable utilité. Non seulement à titre de simple propagande, mais encore parce que nous, touristes, leur devons bien des améliorations réelles.

Dr DESCHAMPS.

LE TRIMESTRE SPORTIF.

SPORTS ATHLÉTIQUES

Pourquoi ne pas l'avouer? il m'est particulièrement agréable, après avoir maintes fois paru dans ces mêmes colonnes, d'être aujourd'hui chargé du Trimestre Sportif. Je tâcherai de mériter cette confiance.

Course à pied. — Le dimanche 10 août, par un temps parfait à souhait, s'est couru dans les bois de Saint-Cloud, distance de 15 km. 500 (...au moins) le *Critérium National* de l'U. S. F. S. A. qui portait tout simplement avant la guerre le titre de Championnat de France. 64 concurrents finirent le parcours.

Jacques Keyser couvrant les 15 kilomètres annoncés en 57 minutes

Keyser, vainqueur du Critérium National.

48 secondes 4/5, précédant le Lyonnais Lalaimode de plus d'une minute, galopa de bout en bout très au-dessous de son action. Mon impression très nette est que Vermeulen, le crack de la F. C. A. E., que de mesquines « questions de chapelle » maintiennent en quarantaine, eût été battu malgré sa victoire facile ce même jour, précédant d'une vingtaine de mètres Brossard, Lepeltier, ainsi que 150 autres seigneurs de moindre importance.

L'organisation du Critérium pécha par plus d'un point. C'est ainsi que la piste du second tour était totalement vierge des flots de papiers classiques à un triple carrefour. Il fallut qu'une âme charitable, passant par hasard en ce lieu désert, criât à Keyser perplexe, rattrapé évidemment par Lalaimode qu'il avait décollé d'un bel effort, quelle était la bonne voie. Cette tension d'esprit constante du leader craignant à chaque instant la fâcheuse dérobade n'est pas précisément pour accentuer ses moyens.

L'équipe *nationale* belge, prenant part officieusement au concours contre les représentants de nos *Sociétés*, remporta la première place.

Le circuit de Neuilly, disputé le 24 mars sur un parcours de 10 kilomètres environ, empruntant les voies principales de cette banlieue calme heureusement, était dédié à la mémoire de l'ancien maire, M. Nortier. C'est son excuse. Il est normal que Keyser ait préféré s'abstenir non seulement en raison des dangers très réels d'une course dans une agglomération semblable, mais encore parce que, lorsque tous les efforts tendent à glorifier les sports athlétiques, une épreuve semblable rappelle par trop les anciens « dératés », coureurs besogneux à la ceinture munie de grelots et au chef orné d'une coiffure rutilante, parcourant les foires tandis que quête une compagne minable. Je ne veux nullement en inférer que Vermeulen gagnant en 34 minutes devant Nourry, Didier, etc. ne soit ainsi que ses adversaires un garçon correct, mais pour la dignité du sport, en général, je suis personnellement un adversaire de ces exhibitions populaires.

Championnat de Paris féminin. — Les quatre Sociétés féminines de sports athlétiques, Academia, En avant, Femina-Sports et l'Union sportive Voltaire, fusionnèrent dernièrement en une Fédération.

Le but, on ne peut plus louable, est de propager le sport chez la femme.

L'application des moyens est extrêmement délicate et je doute, par exemple, que malgré tous les efforts dépensés, la réunion de toutes ces jeunes femmes à Chaville le 28 avril, pour disputer une épreuve de début et d'essai, intitulée déjà « championnat », décide quelque nouvelle maman.

Il y avait cependant 3 cinémas et 14 photographes !

Curieux des appréciations, c'est loin des officiels et des thuriféraires que je me plaçais, parmi ces poilus, ces jeunes gens gouailleurs venus à bicyclette contempler cette débauche de costumes de bains. Quelques détails me heurtèrent. 1° Ces hommes galopant parmi les concurrentes pour «entrainer» leur favorite. 2° Les mises un peu négligées qui n'augmentent point la vitesse, que je sache. 3° Une limite d'âge nécessaire ; car enfin... 8 à 10 lustres ! Aussi, sincèrement, je tiens pour les réunions privées. Malgré les organisateurs empressés sévères et dévoués, à 300 mètres de l'arrivée, le groupe militaire venu « pour rigoler » s'offrit maintes facéties plus que douteuses. Il importe d'y soustraire ces jeunes filles.

Heureusement, pour la beauté du style, ce fût Mlle de Tinguy, une enfant de 16 ans suivie d'une mignonne fillette éveillée, Lucienne Landré (11 ans), qui remporta une victoire facile sur toutes les autres concurrentes du cross.

Si Mlle de Tinguy avait dû s'abstenir ce jour-là, notre championne de France, pauvre enfant si crâne, aurait onze ans ! C'est souligner combien les sports violents ne sont pas faits pour la femme, ni au point de vue physique, ni au point de vue esthétique.

Football-Association. — Il faut quelque entrainement au profane pour s'y reconnaitre dans les coupes, championnats et critériums de l'association. En effet, quittant le giron de la vieille U. S. F. S. A., trois fédérations se sont fondées, créant une concurrence heureuse parfois, une rivalité qui l'est souvent moins. Je n'irai pas jusqu'à prétendre, puisqu'il s'agit, et qu'il est parfois utile de le répéter, d'amateurs purs, que les étoiles demeurent au plus offrant et dernier enchérisseur; mais au moindre froissement, si la qualité de Un tel n'est pas suffisamment appréciée, on le voit illico passer à l'ennemi.

Le Tournoi de Pâques. — Organisé par la C. F. I., ce tournoi national entre les Fédérations fut un gros succès quoique l'offensive eût suspendu toutes les permissions que l'autorité militaire avait accordées sans discuter. De ce fait certaines

Finale de la coupe Charles Simon.

équipes se trouvèrent quelque peu handicapées.

L'Union fut, le dimanche, vainqueur des Patronages par 7 buts à 4, malgré une défense très courageuse où Giboulet et Huet se signalèrent en particulier. La tâche de la Ligue gagnant par 9 à 0 fut plus facile, la F. C. A. F. paraissant cette année surclassée. Les deux rivaux qui avaient, au commencement de la saison, fait match nul, se retrouvaient donc en présence.

Il ne m'est guère possible, dans un cadre aussi restreint, d'analyser toutes les parties de football. C'est donc une impression d'ensemble qu'il me faut donner. C'est à son ardeur ainsi qu'à son homogénéité que la Ligue doit sa victoire difficile par 3 buts à 2 après prolongation. Comme toujours, l'Union s'appliqua à faire du joli jeu, scientifique et tout de sang-froid.

Match Belgique-France. — Le 21 avril, sur le terrain de Saint-Ouen, s'est disputé le treizième match France-Belgique qui ne fut jusqu'ici à notre avantage que deux fois : en 1907 par 2 à 1 et en 1914 par 4 à 3. Tous les records de recette furent battus : 4.553 francs.

Le « score » de 5 buts à 2 pour l'équipe de France ne donne pas une idée suffisante de la supériorité absolue des Belges au jeu d'ensemble impeccable, avantagés au surplus par le poids, la taille, la vitesse. J'ajouterai que nos buts furent un peu « de surprise », le premier, grâce à un shot peu convaincu et envoyé de loin par Dartoux et le second par Mathieu sur penalty. Chayriguès nous fut d'un appoint considérable sauvant à chaque instant le but français car, malgré les longs dégagements des arrières français, chaque fois et, comme rebondissant, le ballon lui était retourné... raide comme balle

Football féminin. — En lever de rideau, la Fédération des Sports féminins inaugurait le football en public pour ses adhérentes. J'ai donné mon opinion sur ces exhibitions lors du cross de Chaville. Cependant, pour un match tel que celui du 21 avril, les joueuses ne se trouvent pas en contact immédiat avec le public qui, on doit le reconnaitre, se montra convenable, applaudissant même à certains moments. Je crains que, prenant ce geste pour un encouragement, les dirigeants n'insistent.

Coupe Charles Simon. — On sait les surprises des deux demi-finales le 3 mars : les deux grands clubs favoris, le C. A. S. G. se faisant battre par l'Olympique (2 à 1) et, mieux encore, l'A. S. F. recevant du Football Club de Lyon une leçon d'énergie et de persévérance (1 à 0).

La finale, disputée le 5 mai sur le terrain de la Légion Saint-Michel, a confirmé les données fournies en demi-finales. Malgré toute son énergie et sa ténacité, moins scientifique que l'Olympique, le F. C. Lyonnais fut battu par 3 à 0.

Lawn-Tennis. — Cet été, à Dinard où je passai la saison, les membres du Comité du Tennis-Club se plaignaient, non sans justesse, de l'absence de vedettes, la quantité, la « poussière » de concurrents ne remplaçant pas la qualité. Je crains qu'il n'en ait été vaguement de même aux championnats de Pâques, n'ayant pu, malgré deux déplacements personnels au siège du Tennis-Club de Paris, tout là-bas à Auteuil, obtenir des précisions.

En simple, Vangoubert, qui ressemble bien à Gaubert, vainqueur de Aslangul par 5/7, 6/1, 7/5.

En double-mixte, Barbas-Mlle Carbonnel l'emportent sur Aslangul-Mlle Lebesnerais par 5/7, 6/3, 7/5.

Le double revint facilement à Aslangul-Vangoubert.

Boxe. — Officiellement la boxe n'existe pas en France. Cependant le National Sporting Club, cercle fermé, filial du Cercle Hoche, donne chaque jeudi soir des réunions. C'est avec une agréable surprise que j'ai retrouvé dans son Président le général Vicomte de Trentinian dont, aide-major de marsouins il y a quinze ans, je gagnais à Rochefort les appareils photographiques offerts au Champion revolver et qui ne dédaignait pas, rare exemple, de venir disputer avec fougue nos poules à l'épée.

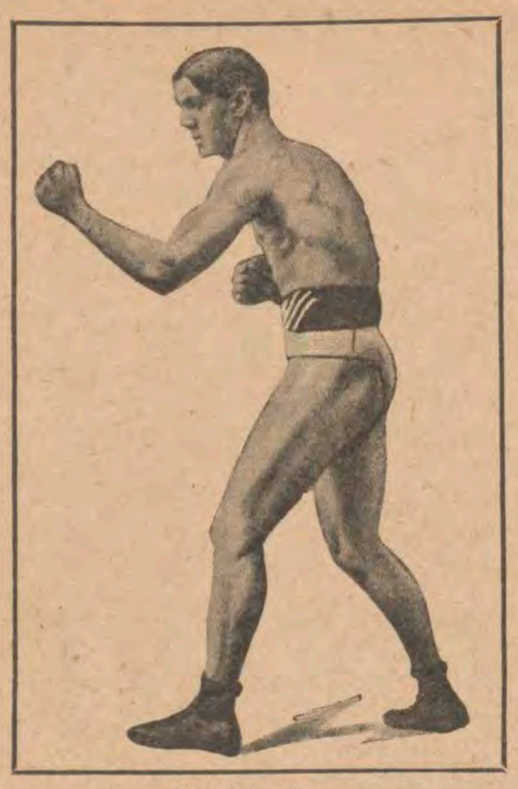
Je me contenterai de parler du match Criqui-Grassi.

Eugène Criqui, qui, les premières fois que je le vis combattre me sembla quelque peu maniéré, me paraît aujourd'hui un homme très supérieur, continuant évidemment à viser à la correction et même l'élégance du coup, mais aussi à son efficacité. Grassi, le prévôt de Mainguet, est plus séduisant par la proportion de ses formes et à première vue semble devoir l'emporter sur son adversaire un peu efflanqué.

Criqui, vainqueur de Grassi.

De fait, c'est avec vigueur qu'il attaqua sans cesse durant les deux premiers rounds, poursuivant Criqui, plaçant de bons directs dont l'efficacité devait être certaine. Aussi, jugeant son adversaire suffisamment essoufflé, ou énervé plutôt d'être l'objet d'une réclamation pour coup bas (non remarqué de l'arbitre Cuny), Criqui, d'un violent crochet du droit à la mâchoire, abattait son homme relevé au compte de quatre cependant. Trouvant le chemin libre il renouvelait le même crochet qu'il plaçait à nouveau presque immédiatement, envoyant pour la troisième fois Grassi à terre. Quoique relevé avant les dix secondes, l'arbitre arrêtait le combat donnant, avec juste raison, la victoire à Criqui toujours froid et maître de lui sur un homme déjà sans défense. Une revanche récente à Toulouse eut un résultat semblable.

Les deuils de la boxe. — Le « terrible » Terry Mac Govern, terrassé par une pneumonie, a rendu le dernier soupir à l'hôpital de Brooklyn (New-York) le 22 février dernier. Il était né à Johnstown, le 9 mai 1880. Il commença à boxer en 1897. Bientôt il devint champion d'Amérique des poids bantams après sa victoire sur Harry Forbes, en 1898, et la retraite de Jimmy Barry qui préféra abandonner le ring plutôt que de rencontrer Mac Govern. Celui-ci s'attaqua alors à Pedlar Palmer, champion d'Angleterre, pour le titre mondial, le 12 septembre 1899. L'Anglais était mis knock-out au second round. En 1899, Mac Govern passa dans la catégorie poids plumes et devint champion d'Amérique par sa victoire sur George Dixon, knock-outé à la 8e reprise. Continuant sa carrière splendide, il combat les poids légers et, le 16 juillet 1900, est opposé à Frank Erne le champion. En trois rounds, ce der-



Terry Mac Govern.

nier était battu. Le remarquable boxeur trouva son maître, en 1901, pour son titre de champion poids plumes. Young Corbett triompha au second round et, dans une revanche, gagna encore au 11e round (31 mars 1903).

Mike Donovan, lui aussi, est mort de pneumonie, le 24 mars dernier, dans un hôpital de New-York. Il fut une gloire de la boxe à l'époque des combats à poings nus. Il devint par la suite un professeur très apprécié

Mike Donovan.

et au moment où il tomba malade il était instructeur dans l'armée américaine. Sa carrière de combattant dura vingt-trois ans depuis le jour où il triompha de Billy Crowley à Pittsburg, en 1866, jusqu'au jour où, en 1889, il battit Jack Dempsey le « Nonpareil » en six reprises, longtemps après avoir quitté le ring comme champion des poids moyens jamais vaincu. Ce fait prouve la qualité du défunt qui, à plus de 40 ans, réussissait à reprendre un titre qu'il avait abandonné depuis longtemps faute d'adversaires de classe.

Charley Mitchell enfin est décédé le 3 avril 1918 à Brighton, en Angleterre, à l'âge de 56 ans. Lui aussi fut un champion du combat à poings nus. Titulaire du titre anglais, il rencontra John L. Sullivan, le champion américain, le 18 mai 1883. Le combat fut arrêté au 3e round et la victoire accordée à Sullivan. Mitchell demanda sa revanche. Ce match se disputa à poings nus à Chantilly, le 10 mars 1880, il dura 3 heures 10 minutes 55 secondes et atteignit 39 rounds. Il se termina par un match nul. En 1894, Jim Corbett knock-outa Mitchell en 3 reprises. J.M.

SPORTS MÉCANIQUES

Cyclisme. Peut-être sera-t-on surpris d'apprendre la foule qui envahit chaque dimanche les Vélodromes. A trois reprises différentes on dut fermer les portes du Palais des Sports, dont les loges sont cependant à 10 francs la place, le pesage à 6 francs, etc., et je n'ose indiquer les dividendes que laissent prévoir des recettes de 25.000 francs. De sport pur, très peu ; mais quel besoin de « spectacle » ! Ce n'est point médire des dirigeants que de constater combien leur fut profitable cette orientation : Music-Hall des sports.

Le public, du reste, est loin d'être le même. Il y a d'abord pas mal d'habitués des hippodromes ayant essayé d'y introduire, avec le pari et les bookmakers, des pratiques qui l'eussent vite complètement discrédité En second lieu, tous les supporters et camarades d'atelier de bien des concurrents qui, gagnant 30 francs par jour, supportent allègrement de payer 5 francs le plaisir d'applaudir un copain... et de houspiller son adversaire. Enfin, dans un autre genre, certains amateurs d'émotions, espérant et redoutant tout à la fois la catastrophe des matches motos, enfin interdits. C'est un peu pour les satisfaire malgré tout que, sur une piste aussi exiguë que le Vel' d'Hiv, où la moindre prudence ne devrait tolérer que deux ou trois stayers derrière motos, nous vîmes bientôt quatre et même cinq concurrents et leurs locomotives lutter à 80 kilomètres à l'heure sur les 250 mètres. Il est de fait que, si la course où Darragon trouva la mort se fût disputée, ainsi qu'il était prévu et comme le temps exquis l'indiquait, au Parc des Princes, il y a tout lieu de croire que nous n'aurions pas à déplorer aujourd'hui sa disparition.

Le 3 mars se disputait, en quatre manches, le championnat d'Hiver de vitesse. Dupuy, qui trois fois réformé de guerre finit par contracter un engagement spécial, en fut le facile vainqueur devant Egg, le vieux champion danois, Ellegaard et Pouchois.

N'est-il pas au moins inattendu de trouver précisément que nos champions sont des inaptes au service militaire? Que Darragon, le regretté stayer, après avoir été plus d'un an chauffeur de M. Léon Bourgeois fut finalement réformé jugé par les autorités militaires, ainsi que Dupuy, du reste, incapable même de faire un planton cycliste? C'est ce qu'avait longtemps pensé l'U. V. F., qui interdit longtemps à notre champion de vitesse, le glorieux gagnant de la course de six jours 1917, à New-York, en compagnie de l'incomparable Oscar Egg, de prendre part aux courses en France. C'était se montrer, malgré l'erreur flagrante, plus royalistes que le Roy, puisque les conseils de revision déclaraient Dupuy et Darragon incapables de servir. La conclusion pratique à en tirer c'est que les affiches de Vélodrome et la Rubrique

Le sprinter Dupuy.

sportive n'ont jamais été lues par un membre des Conseils de réforme.

Le 17 mars, un championnat de 100 kilomètres derrière tandems permit à Godivier, dont la saison est très remplie et qui semble s'améliorer constamment, de remporter une victoire mouvementée sur Sérès, Pélissier, Berthet et Darragon.

L'Omnium est une formule de course intéressante. Si la première manche est de pure vitesse, la seconde a lieu sur 10 kilomètres derrière motocyclettes, tandis que la dernière se dispute sur 20 kilomètres derrière tandems. Il réunissait cette année notre meilleur sprinter Dupuy quelque peu souffrant, Sérès, le champion d'Hiver des 100 kilomètres derrière motocyclettes, Godivier et enfin le coureur complet Oscar Egg, qui en fut du reste le vainqueur.

Paris-Evreux et retour couru le 14 avril confirma la qualité de *Mantelet* déjà vainqueur du *critérium* couru le 31 mars. Ses principaux concurrents se trouvaient être ce jour-là : Noël, Lemée, Barthélémy, Cazalis, Gerwig arrivés dans l'ordre, tous coureurs connus. Il est vrai, est-ce dû à sa grippe soignée (précieux excitant !) par une spécialité au Bromoforme, que Noël prit sa revanche le dimanche 24 avril dans « Versailles-Ablis » et retour, battant Mantelet d'une roue, 3me Barthélémy, puis Gobillot, Lemée, Gaisne, Maiseret, Chassot (crevé) et Asse. Le « Tour de Paris » couru le 5 mai sous les règlements de la Sociétés des Courses non reconnue de l'U. V. F. avait réuni 101 concurrents. Le vainqueur en fut Mallet suivi à 5 m. de Martial, Charbonnier, Benoiston, etc.

A l'étranger, la célèbre course Milan-San Remo, dont les 289 kilomètres du parcours sont particulièrement mouvementés, fut gagnée par Girardengo à l'allure très honorable de 24 kil. 279, si l'on songe qu'en raison du temps et des difficultés, sept coureurs seulement parvinrent au but sur les soixante partants ! Belloni était second à 13 minutes lâché depuis 213 kilomètres (Tortona) et précédant Agostini de 46 minutes.

Dr Deschamps de Roye-Hébert.

SPORT HIPPIQUE

La situation des éleveurs et des propriétaires d'écuries de courses en France est redevenue très incertaine. On leur avait promis cette année encore des épreuves de sélection : vingt-six journées de courses plates et vingt de courses à obstacles ; mais le projet a dû être abandonné, du moins provisoirement. Les sociétés de courses, dont les réserves sont fortement entamées et qui ne peuvent les épuiser complètement sans compromettre le fonctionnement des courses après la guerre, avaient demandé au Conseil Municipal une avance gagée sur une future recette : 500.000 francs à la Société d'Encouragement, locataire de Longchamp ; 500.000 francs à la Société du Steeple-Chase, locataire de l'hippodrome d'Auteuil. Peut-être n'est-ce pas un refus définitif. Il y a eu lors du vote du Conseil vingt abstentionnistes, qui vraisemblablement sont plutôt des indifférents que des adversaires. Ces indifférents, mieux informés, pourraient, lors d'un nouveau débat, former une majorité favorable, mais ce vague espoir est à échéance plus ou moins lointaine, et les Sociétés de courses devront supporter encore cette année tous les frais des épreuves, si épreuves il y a. Elles établiront, le moment venu, un nouveau programme moins important et moins onéreux que celui qui avait été tout d'abord envisagé, et qui du reste, en tout état de cause, aurait été ajourné et probablement modifié.

Le meeting de printemps à Saint-Sébastien. — En attendant des temps meilleurs, les propriétaires français que n'effraient pas les déplacements coûteux pourront aller tenter la chance en Espagne. Quelques-uns ont envoyé des chevaux aux réunions de printemps de Saint-Sébastien, réunions qui se sont succédé du 24 mars au 20 avril. Les plus favorisés ont été M. Jefferson D. Cohn, qui s'est placé troisième sur la liste des écuries gagnantes avec 37 mille 950 francs, après l'écurie du Marquis de Villamayor qui vient en tête avec 71.200 francs et celle du duc de Toledo — l'écurie royale — qui gagne 39.150 francs. Après M. J. D. Cohn viennent M. Ednagan (32.000 francs) et M. Vanderbilt (28.100 francs). Mais les concurrents qui ont gagné sous les couleurs de propriétaires espagnols sont presque tous des chevaux nés en France, achetés a des propriétaires français qui ont trouvé dans ces ventes le plus clair de leur profit ; car pour ce qui est des courses elles-mêmes, les conditions faites aux propriétaires étrangers sont peu favorables et on peut dire que, prises dans leur ensemble, les écuries qui se sont déplacées n'ont pas fait leurs frais.

Parmi les concurrents que les courses de Saint-Sébastien ont mis en relief se trouvent l'ancien cheval de M. Jean Joubert Brunor, par Faucheur et All Mine, et Ukko un frère de Macdonald que nous avons vu courir l'été dernier sous les couleurs de M. M. Caillault. Tous de x avaient déçu leur ancien propriétaire.

Les Guinées à Newmarket. — En Angleterre les courses suivent leur cours régulier, bien qu'attaquées toujours au Parlement par d'inlassables adversaires. Les Deux mille Guinées ont été disputées le 1er mai et gagnées par Gainsborough, un magnifique poulain par Bayardo et Raindrop, gagnant de Oaks en 1910. Il a été présenté aux ventes de Newmarket en 1916, mais faute d'avoir atteint son prix de réserve (2.500 guinées) il est resté la propriété de Lady James Douglas qui l'a élevé, et il a couru sous sa couleur. Son entraîneur est Alec Taylor qui a entraîné avant lui son père Bayardo, sa mère Raindrof et son demi-frère Gay Crusader, le brillant champion de 1917. Gainsborough, qui s'était déjà classé l'an der-

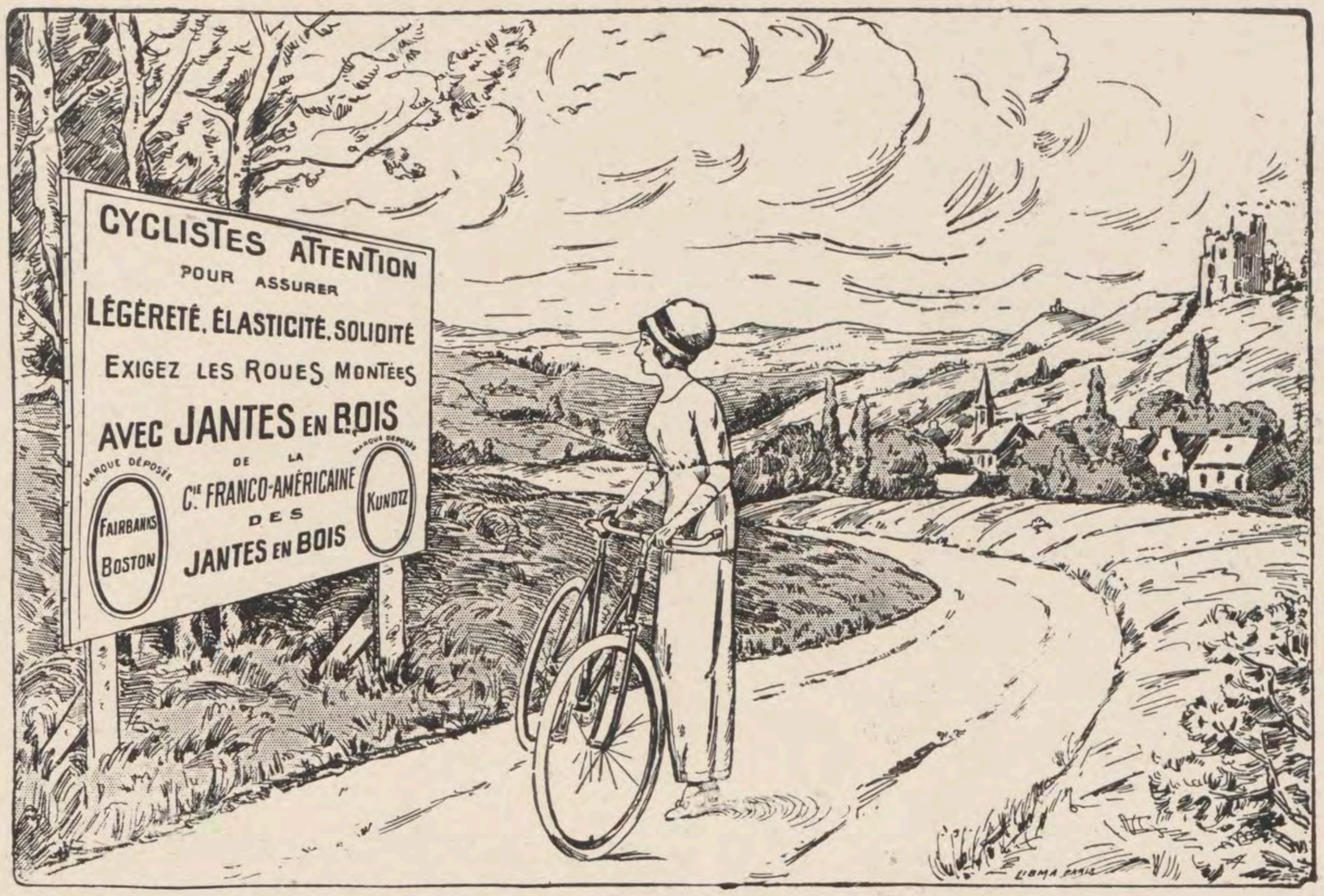
Gainsborough, vainqueur des Deux mille Guinées.

nier parmi les meilleurs sujets de son âge, avait subi un échec lors de sa rentrée au Cravan meeting, et on en avait conclu que sa préparation était encore trop peu avancée pour lui donner une chance sérieuse dans les Guinées, à quinze jours seulement d'intervalle. On avait eu déjà une illusion semblable l'an dernier avec Gay Crusader qui avait, lui aussi, été battu au Cravan meeting quinze jours avant sa victoire dans les Deux mille Guinées.

Mais le succès de Gainsborough n'a été qu'une demi-surprise. Bien autrement inattendu a été le résultat du Mille Guinées. On ne croyait guère que la course pût échapper à Benevente, qui était un des meilleurs sujets de son âge à deux ans, et venait de faire une très brillante rentrée dans les Cravan Stakes. On se demandait même déjà si elle n'allait pas dominer tous les animaux de sa génération y compris les mâles. En fait Benevente a subi un échec complet, et My Dear, qu'on considérait comme son plus digne adversaire, a dû se contenter de la seconde place derrière la pouliche de lord Derby, Ferry, partie à 50/1. Ferry est une fille de Swijnford et Gondolett qui avait couru trois fois sans succès l'année dernière. Quinze jours avant les Mille Guinées, elle avait fourni derrière Beaufort une course qui dénotait des progrès, mais ne l'indiquait pourtant pas comme un adversaire passable de Benevente et de My Dear. Stuart.

Le Gérant : S. Dupont.

Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.



BUREAU : 40, Rue de l'Echiquier. — PARIS

JEUNES GENS CLASSES 20-21

réformés, personnes faibles, rendez-vous forts et robustes par la nouvelle méthode de gymnastique de chambre sans appareils pour défendre la France. *Brochure gratis.* **Prof. Wehrheim,** *Le Trayas (Var).*

ARTICLES POUR MILITAIRES

Papeterie, Stylos, Pierres à briquets, etc.

MIROIR INCASSABLE
EN ACIER
Reflechissant les objets d'une façon parfaite
LE PLUS PRATIQUE POUR MILITAIRES
Rond concave et convexe, de 10 cent de diamètre
Envoi fco avec son étui, 3f50 (Prix spéciaux pour revendeurs)
WEIL, 94, Rue LAFAYETTE - PARIS

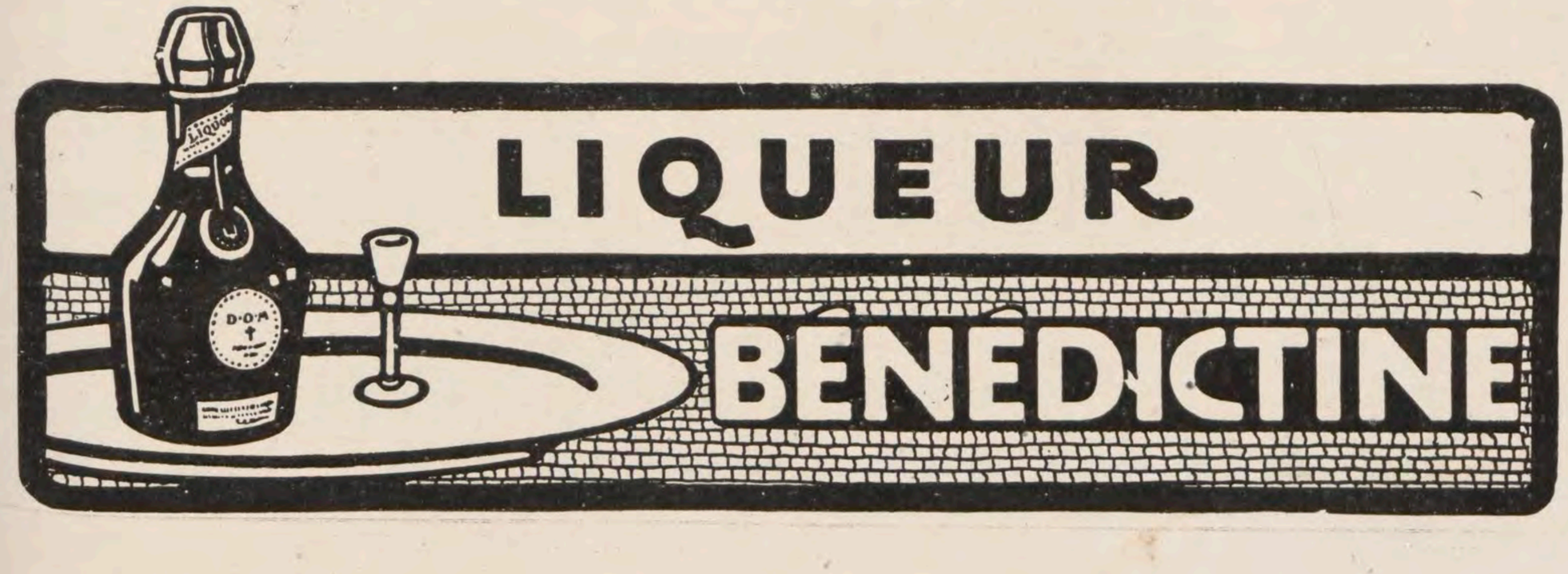
A la Jeune France
13 AVENUE DES TERNES
PARIS
SES IMPERMÉABLES
SES KÉPIS

DEMA...E...

LA TOURISTE
BANDE MOLLETIÈRE
SPIRALE EXTENSIBLE
La Seule
en
TROIS COURBES
Supprimant tout glissement.
Qual... recommandée : Les Alliés. — *En Vente dans les Magasins, M*** de Chaussures, Nouveautés, Sports.*
Gros : *La Touriste*, Paris.

AUX MARINS

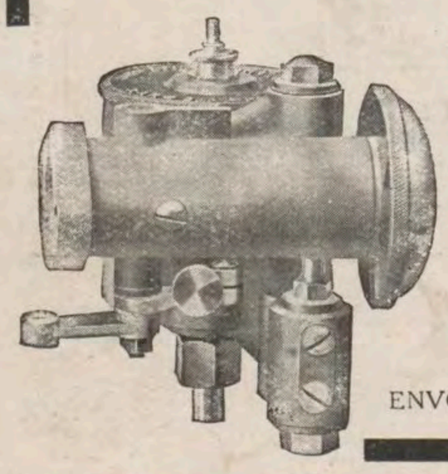
7-9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS
Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en :: :: tous genres :: ::
Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc., etc.



PLUS ENCORE QU'EN TEMPS DE PAIX, LES QUALITÉS DU

Carburateur ZÉNITH

sont appréciées pour tous les avantages qu'il donne aux milliers de véhicules de toutes formes et de toutes puissances qui sillonnent les routes du front.



Société du Carburateur ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON

Maison à **PARIS,**
15, Rue du Débarcadère

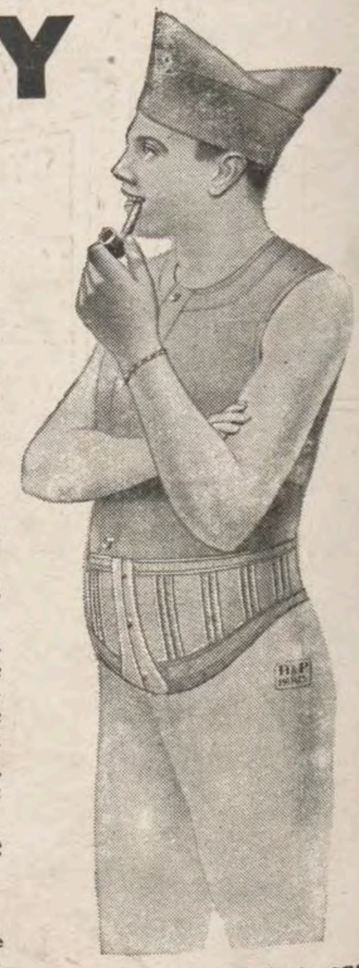
Usines et Succursales :
LYON, PARIS, LONDRES, MILAN, TURIN, DÉTROIT, NEW-YORK

Le Siège social, à LYON, répond par retour à toute demande de renseignements d'ordre technique ou commercial.

ENVOI IMMÉDIAT DE TOUTES PIÈCES

Ceinture Anatomique pour Hommes du Dr NAMY

Élastique, Élégante AMAIGRISSANTE



Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modeles ordinaires.

Recommandée à tous les messieurs qui commencent à "prendre du ventre", ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

En tissu ajouré fil noir ou écru, gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18, 20 ou 22 cm. **25 fr.**

En tissu de soie ajouré : gris, ciel, mauve ou noir... ... ... **35 fr.**

Expédition franco France et Étranger, pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en chèque sur Paris. Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.

Notice adressée gratuitement sur demande.

Bande-Molletière du Dr NAMY

Entièrement tissée d'une seule pièce en *tricot renforcé*. Fermeture à courroie forte et boucle. Se moule sur la jambe et la soutient *sans la comprimer*. Régularise la circulation du sang, évite les engourdissements, le gel des pieds, les crampes, la fatigue, consécutifs au défaut de circulation causé par la constriction excessive des bandes-molletières en drap. *Une seule qualité.* 15 fr.

Nuances : marine, horizon, kaki, gris, noir. *La paire* ... ...

Adresser les commandes GROS et DÉTAIL à **MM. BOS & PUEL**

Fabricants brevetés

234, Faubourg Saint-Martin, PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)

Votre endurance

se double

par l'emploi de la

Bande molletière "Tousports"

fruit de l'expérience de quatre années de guerre, extensible, imperméable à l'eau, perméable à l'air, prenant d'elle-même la courbe de chaque mollet ; munie d'un système d'attache instantané et réglable, elle

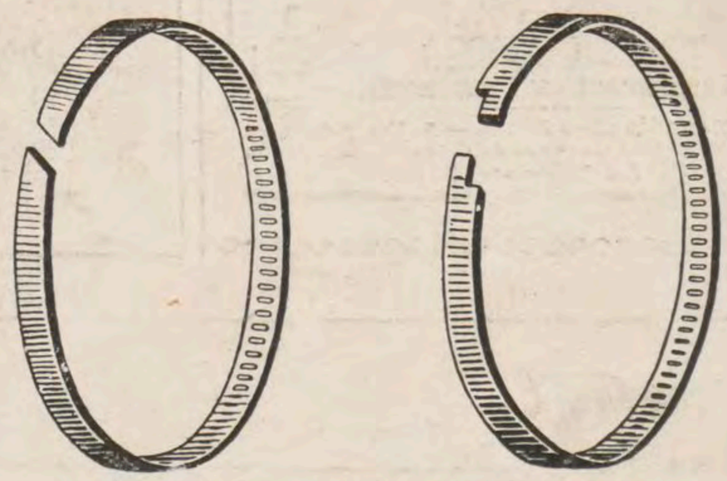
soutient le jarret sans glisser ni comprimer.

Se trouve dans les teintes réglementaires et courantes dans les maisons bien assorties et s'envoie franco contre mandat de 9 fr. 90 adressé à M. L CHOMIER, fabricant à SAINT-ÉTIENNE (Loire).

SUPÉRIEUR à TOUS

LE SEGMENT

MONOPOLE



BREVETÉ EN FRANCE & A L'ÉTRANGER

Fournisseur des Armées Alliées

○ ○ ○

26, rue du Pont, 26

NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone : 10-61

Le Gérant : S. DUPONT.

Paris., Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, directeur, 12-13, impasse Ronsin.